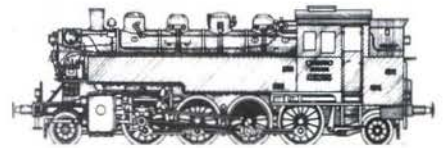
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



OKTOBER

10/77



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

10 Oktober 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

Titelbild
Rollbockverkehr gibt dem Betrieb auf einer Schmalspur-Modellbahnanlage einen besonderen Reiz! Der von der 99 4511 geförderte Rollbocktransport verläßt gerade den Schmalspurbahnhof „Kyritz" der $H0_e$-Anlage. Hinter der Lok ist noch sehr gut ein sächsischer GG-Schmalspurwagen zu erkennen.
Foto: Hans Weber, Berlin

Titelvignette
„Ein neues H0-Modell des VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau (EBM) — die Einheitstenderlokomotive der Baureihe 86 der DR" — so lautet die Überschrift für die Seiten 320 und 321, unter der in diesem Heft das Modell den Lesern vorgestellt wird.
Zeichnung: VEB EBM Zwickau

Rücktitelbild
Und so sieht Rollwagenverkehr beim Vorbild aus! Auf der Schmalspurstrecke der DR in Schönheide-West fördert die Lok 99 1561 einen Güterzug auf Rollwagen. Diese Aufnahme entstand im Mai 1975.
Foto: Rolf Steinicke, Gotha

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner",
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 204 12 76

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV" betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV, DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.
Telefon: 588 43 14

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland", Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 2 26 76, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. In der DDR: alle Postämter, im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel,
zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

JOACHIM BRAUER (DMV), Hermsdorf

Historische Betrachtungen zur Weimar-Geraer Eisenbahn

Fahrplan der Weimar-Geraer Bahn.

Abfahrt nach Gera

von	1. Mrg.	3. Vm.	5. Nm.	7. Nm.
Weimar	6.5	8.55	3.54	8.30
Mellingen	7.0	9.12	—	8.45
Schwabhausen	7.14	9.30	4.26	9.0
Jena	7.36	9.58	4.40	9.23
Göschwitz. Ankunft	7.46	10.9	4.50	9.33
" Abfahrt	7.52	10.24	4.52	9.37
Neue Schenke	—	•	—	•
Roda	8.8	10.58	5.10	10.0
Papiermühle	8.16*	11.11*	—	•
Hermsdrf.-Klosterlausn.	8.26	11.33	5.32	10.27
Kraftsdorf	8.40	11.52	—	10.43
Töppeln	8.48	12.6*N.	—	10.54*
Gera. Ankunft	9.0	12.20	6.6	11.8

Abfahrt nach Weimar

von	2. Mrg.	4. Vm.	6. Nm.	8. Nm.
Gera	5.50	9.40	2.24	7.25
Töppeln	6.3*	9.55*		7.39*
Kraftsdorf	6.16	10.10	—	7.52
Hermsdrf.-Klosterlausn.	6.36	10.34	3.8	8.11
Papiermühle	6.48*	10.46*	—	8.23*
Roda	7.3	11.5	2.29	8.38
Neue Schenke	—	•	—	•
Göschwitz. Ankunft	7.19	11.24	3.45	8.55
" Abfahrt	7.25	11.34	2.47	9.0
Jena	7.40	11.56	4.1	9.18
Schwabhausen	7.58	12.21N	4.18	9.39
Mellingen	8.9	12.36	—	9.54
Weimar. Ankunft	8.22	12.50	4.40	10.8

Zug 5 und 6 sind Personenzüge mit nur **I.—III.** Classe.

Auf den Haltestellen halten die mit einem * bezeichneten Züge nur, wenn Passagiere zu- oder abgeben.



Weimar-Geraer Eisenbahn.

Sonntag, den 15. October d. J. tritt unser **Winter-Fahrplan** in Kraft.

Derselbe enthält eine Erweiterung des seitherigen Fahrplans insofern, **daß außer den unverändert gelassenen vier Personenzügen in jeder Richtung** behufs Herstellung einer **bequemen** Verbindung zwischen Weimar und Jena nach Rudolstadt und Saalfeld der Güterzug zur Personenbeförderung eingerichtet wird. **In Weimar** werden diese Güterzüge jedoch nicht wie die übrigen Züge im Thüringischen Bahnhofe, sondern **auf unserem Güterbahnhofe nächst der Buttstädter Chaussee** expedirt. Der Güterzug verläßt Weimar 8.55 V., Jena 10.15 V., und kommt 11,59 V. nach Rudolstadt, 12,52 N. nach Saalfeld und fährt zurück 2.27 N. ab Saalfeld, 3,23 N. ab Rudolstadt, 5.40 N. ab Jena, 6.50 N. in Weimar.

Weimar, am 11. October 1876.

Die Direction.

Am 29. Juni 1976 jährte sich zum 100. Male die Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Weimar—Gera. Aus diesem Anlaß soll im folgenden ein Abriß der geschichtlichen Entwicklung dazu beitragen, die nun schon über 100 Jahre alte Bahnverbindung etwas genauer kennenzulernen.

1. Die Entstehungsgeschichte

Nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke im Jahre 1835 von Nürnberg nach Fürth wurden in den folgenden Jahren und Jahrzehnten in zunehmendem Maße Eisenbahngesellschaften gegründet und neue Bahnverbindungen in Betrieb genommen. So betrug die Linienlänge des deutschen Eisenbahnnetzes im Jahre 1845 bereits 2143 km und 10 Jahre später 7826 km. Zu diesem Zeitpunkt waren fast alle damaligen Hauptstrecken fertiggestellt. Im ostthüringer Raum nahmen die Bestrebungen zu, eine Querverbindung zwischen den Hauptlinien Halle—Erfurt—Eisenach—Kassel und Leipzig—Plauen—Hof—Nürnberg zu schaffen.

Der Bau der Weimar—Geraer Eisenbahn ist in erster Linie den Bemühungen lokaler Eisenbahnkomitees zu verdanken, die trotz der jahrelang ablehnenden Haltung der Landesregierung ständig mit ihren Eisenbahnplänen hervortraten und unermüdlich für die Verwirklichung ihrer Projekte tätig waren. Besonders die Komitees in Jena bewarben sich immer wieder für einen Anschluß ihrer Stadt an das Eisenbahnnetz.

Unterstützung im Weimarer Landtag fand erstmals eine gemeinsame Vorlage der Eisenbahnkomitees von Jena, Weimar, Roda und Gera im Jahre 1855. Die darin vorgeschlagene Bahnlinie sollte die durch Sachsen-Altenburg getrennten Gebietsteile von Sachsen-Weimar verbinden, den Handel zwischen Sachsen und Thüringen sowie mit Preußen fördern und schließlich die sächsischen Kohlelager transportseitig erschließen helfen. Diese Zielstellung lag auch allen späteren Projekten zugrunde. Bei den im Jahre 1857 abgeschlossenen Vorarbeiten war eine Trassenführung von Gößnitz über Schmölln, Ronneburg, Liebschwitz (sächsische Enklave), Weida, Tautendorf, Roda, Göschwitz und Jena nach Weimar vorgesehen. Auf Grund des außerordentlich hohen finanziellen Aufwands sahen die beteiligten Regierungen jedoch von einer weiteren Verfolgung des Projekts ab.

Es vergingen nun mehrere Jahre, ohne daß erneut für eine direkte Verbindung zwischen Weimar und Gera geworben wurde. Ein Grund ist in der 1859 eröffneten Bahnlinie Weißenfels—Zeitz—Gera zu suchen. Im Jahre 1863 ersuchte Freiherr Dr. v. Burian um eine Konzession für den Bau einer Eisenbahnstrecke von Weimar über Jena und Eisenberg nach Gera. Da er aber von unzutreffenden Voraussetzungen ausging, konnte auch ihm keine Genehmigung erteilt werden.

Von einem Jenaer Komitee wurde dann 1865 erneut der Versuch unternommen, den Bahnbau zu forcieren. Die Streckenführung sollte dabei von Weimar über Jena, Bürgel und Eisenberg nach Hartmannsdorf (Crossen) führen. Die Prüfung des 1869 vorgelegten Projektes ergab jedoch, daß vorauszusehende Schwierigkeiten und zu hohe Kosten eine Rentabilität nicht erwarten ließen. Deshalb wurde auch dieses Projekt ad acta gelegt.

Neue Vorarbeiten für eine Bahnstrecke zwischen Weimar und Gera leitete Anfang 1870 ein Finanzkonsortium unter Leitung des Bankhauses Landau in Breslau/Berlin ein. Dieses Projekt erhielt im Mai 1870 die Genehmigung des Weimarer Landtags. Die Fortführung des Unternehmens wurde jedoch im Juli 1870 durch den Beginn des deutsch-französischen Kriegs längere Zeit unterbrochen. Durch die Kriegsentschädigungen, die aus diesem Krieg resultierten, wurden in Deutschland die Gründerjahre eingeleitet. Die Wirtschaft nahm großen Aufschwung, ebenso der Bahnbau. Mit einem inzwischen neu gegründeten Finanzkonsortium schlossen die betreffenden Regierungen im Februar 1872 einen Bauübernahmevertrag ab. Im März des gleichen Jahres erfolgte die Genehmigung aller zuständigen Landtage. Der Bauübernahmevertrag war die Grundlage des Staatsvertrags vom 26. März 1872 zwischen dem Großherzogtum Sachsen-Weimar, dem Herzogtum Sachsen-Altenburg und dem Fürstentum Reuß j. L.

Am 6. Mai 1872 konstituierte sich dann in Berlin die „Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft“ (in der Folge kurz „Bahngesellschaft“ genannt), der im Juni die Konzessionen aller betreffenden Landesregierungen zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Weimar über Jena und Roda (heute Stadtroda) nach Gera erteilt wurde. Damit war nach fast 20jährigen Bemühungen der Bau der Weimar—Geraer Bahn endlich sichergestellt.

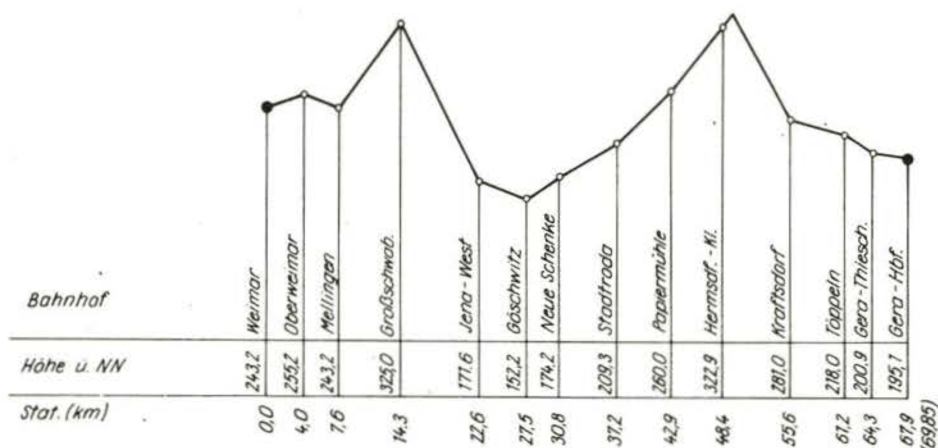


Bild 1 Diagramm der Bahnstrecke Weimar—Gera

2. Der Bahnbau

Im Staatsvertrag vom März 1872 setzte man eine Bauzeit von 3 Jahren an, doch konnte eine angemessene Fristverlängerung von den Regierungen bewilligt werden, falls während der Bauzeit „durch politische oder kriegerische Ereignisse große Erschütterungen des öffentlichen Kredits eintreten oder sonstige außergewöhnliche Umstände sich ereignen sollten" (Artikel 5 des Vertrags). Desweiteren legte man in den Konzessionsbedingungen die Höhe des Grundkapitals, 18 900 000 Mark, fest. Die Bauausführung wurde der „Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft" (im folgenden kurz „Baugesellschaft" genannt) übertragen.

Die Eigentums- und Betriebslänge der zu bauenden Bahnlinie betrug 68,65 km, davon
29,75 km im Großherzogtum Sachsen-Weimar,
0,61 km im Herzogtum Sachsen-Meiningen,
23,25 km im Herzogtum Sachsen-Altenburg und
15,04 km im Fürstentum Reuß jüngere Linie.

Richtungsweisend für die Eisenbahntrassierung waren Verkehrswege, die schon im Mittelalter bedeutsam waren. Die Fortsetzung der alten Mainzer Heerstraße, der Oberstraße sowie auch die Fuldaer- oder Weinstraße von Erfurt nach Altenburg waren jahrhundertelang die alleinigen Verkehrswege für die umliegenden Wirtschaftsgebiete. Der im Projekt gewählte Verlauf der Bahnlinie entsprach keinesfalls dem genauen Verlauf der alten Handelsstraßen, jedoch konnte durch Beibehalten der dadurch vorgegebenen Richtung eine entsprechend den schwierigen Geländeverhältnissen relativ günstige Trassierung erreicht werden. Dennoch weist über ein Drittel der Gesamtstrecke Neigungen von 1:80 bis 1:50 auf. Außerdem verläuft etwa die Hälfte der Bahnlinie in Krümmung; der kleinste Radius beträgt dabei 300 m. Ihren höchsten Punkt erreicht die Bahn mit 325,0 m ü. NN bei Großschwabhausen und mit etwa 344,0 m ü. NN bei Oberndorf (hinter Hermsdorf-Klosterlausnitz). Dazwischen liegt der tiefste Punkt der Strecke mit 152,2 m ü. NN bei Göschwitz. Der Gebirgsbahncharakter dieser Bahnlinie wurde von einem Abgeordneten in der Weimarer Landtagsverhandlung am 21. Dezember 1871 hervorgehoben. Er nannte die Teilstrecke Weimar—Jena wegen der technischen Schwierigkeiten und hohen Baukosten „ein kleines Stück Semmeringbahn". Auf Grund der vielen Neigungen und Krümmungen wird die Bahnlinie Weimar—Gera auch heute noch kaum von schnellfahrenden Zügen befahren.



Bild 2 Dammschüttung an der Strecke Weimar—Gera im Zeitzgrund (bei Stadtroda) um 1875

Mit den Erdarbeiten für die Weimar—Geraer Eisenbahn konnte Anfang Juni 1872 begonnen werden. Die Bahnstrecke teilte man in 4 Bauabschnitte ein, diese wiederum in einzelne Lose. Das Planum der Bahnlinie wurde größtenteils für eingleisigen Betrieb hergerichtet, nur auf einer Länge von etwa 13,5 km waren Einschnitte und Dämme für zweigleisigen Verkehr ausgeführt.

Die zu überbrückenden Flußbette von Ilm, Saale und Elster erforderten die Errichtung entsprechender Kunstbauten. Das größte davon ist der zweigleisig ausgebaute Ilmviadukt bei Weimar. In 38 m Höhe werden dabei Ilm und Mühlgraben überquert. Das Bauwerk besteht aus 2 Hauptbogen mit je 21,0 m und 4 Nebenbogen von je 16,0 m lichter Weite. Die Länge des Viadukts wurde durch ökonomische Vergleiche zwischen Damm und Bauwerk bestimmt, sie beträgt 152,0 m. Für die Stirnmauerverblendungen verwendete man Sandstein, die Gewölbe dagegen bestehen aus Klinkern. Alle anderen Baukörper errichtete man aus Kalksteinmauerwerk.

Weitere große Bauwerke waren zu errichten, so die 116 m lange Saale- und Rodabrücke bei Göschwitz und die 113 m lange Elsterbrücke bei Gera. Außerdem mußten noch über 300 kleinere Brücken, Durchlässe sowie Unter- und Überführungen gebaut werden. Leider waren beim Bahnbau auch mehrere Tote zu beklagen. Ungenügende Sicherheitsvorkehrungen waren in den meisten Fällen die eigentliche Ursache.

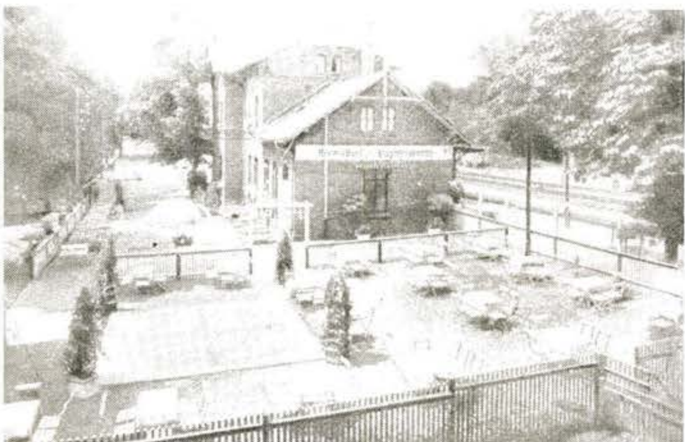
Während des Bahnbaus stellte sich eine Reihe von Schwierigkeiten ein. Dadurch war abzusehen, daß der 1. Juli 1875, als ursprünglich vorgesehener Fertigstellungstermin, nicht eingehalten werden konnte. So gab es anfangs Verzögerungen, weil auf Wunsch der Regierungen Änderungen des Projekts erfolgten. Weitere Stockungen ergaben sich bei den Erdarbeiten durch den Konkurs von Unternehmern, denen die Ausführung einzelner Lose übertragen worden war. Größere Nacharbeiten machten sich besonders am Ilmviadukt erforderlich, als im Frühjahr 1875 durch heftige Unwetter zahlreiche Senkungen der frisch geschütteten Dämme verursacht wurden. Zum Schluß ergaben sich noch Differenzen mit der Baugesellschaft. Sie begannen damit, daß einige Bauten bzw. Leistungen nicht ausgeführt wurden, da keine vertraglichen Verpflichtungen vorlagen.



Bild 3 Bahnhof Hermsdorf-Klosterlausnitz im Jahre 1905…

So mußte die Bahngesellschaft die letzten notwendigen Bauleistungen in eigener Regie vornehmen lassen. Der sich daraus entwickelnde Rechtsstreit wurde erst 1877 nach langem Prozessieren durch einen Generalvergleich beendet.
Durch all diese Umstände wurden die Regierungen veranlaßt, Fristverlängerungen zu gewähren; zuerst bis zum 1. Dezember 1875, dann bis zum 1. Juni 1876. Aber auch dieser Termin wurde noch überschritten, so daß endlich am 29. Juni 1876 die offizielle Eröffnung der Bahnstrecke Weimar—Gera stattfinden konnte.
Hatten schon die vorangegangenen Probefahrten viel Beachtung gefunden, so gestaltete sich die Festfahrt, die bereits am 28. Juni 1876 stattfand, zu einem wahren Volksfest; Zug und Bahnhöfe waren reich mit Fahnen und Girlanden geschmückt. Ein Festbankett im Jenaer „Deutschen Haus" beschloß die Feierlichkeiten. Schließlich war dieses Ereignis für viele Städte und Gemeinden in der Tat von großer Bedeutung. Zuvor abseits vom Hauptverkehrsnetz und damit vom „Weltgeschehen" liegend, bekamen mit dem Anschluß an das Schienennetz auch Wirtschaft und Kultur neue Impulse.
Schon im darauffolgenden Jahr 1877 stellte sich aber heraus, daß das verwendete eiserne Schienenmaterial qualitativ unzureichend war. Die Auswechslung gegen *Bessemer*-Stahlschienen verursachte weitere finanzielle Aufwendungen. Zu Beginn des Jahres 1895 tätigte die sächsische Regierung Verhandlungen mit der Bahngesellschaft, trat aber dann zu Gunsten Preußens zurück. Die Übernahme der Bahn durch Preußen erfolgte am 1. Oktober 1895. Der Anlagenwert betrug zum damaligen Zeitpunkt insgesamt 20 855 095 Mark. Zum Gesamtkaufpreis von 14 796 100 Mark

Bild 4 …und hier eine Ansicht des Bahnhofs etwa aus den Jahren 1925 bis 1930
Zeichnung und Fotobeschaffg.: Verfasser



erwarb der Preußische Staat die Anlagen. Die weitere Verkehrsentwicklung auf dieser Bahnlinie verlief nach der Verstaatlichung noch günstiger. Hier noch ein kurzer Überblick zu den Beförderungsleistungen und Einnahmen im Zeitraum vor der Verstaatlichung:

Jahr	beförderte Personen	Einnahmen Personenverkehr	Güterverkehr
1877	349 072	322 335 Mark	161 701 Mark
1894	552 636	521 767 Mark	747 242 Mark.

Im Jahre 1924 erfolgte die Gründung der „Deutschen Reichsbahngesellschaft"; die Weimar—Geraer Bahn befindet sich seitdem in Rechtsträgerschaft und Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Damit soll der kurze historische Rückblick abgeschlossen werden. Ein Abriß der weiteren Entwicklung bleibt einer gesonderten Dokumentation vorbehalten.

3. Besonderheiten entlang der Strecke

Im Ilmtal bei Weimar befinden sich unweit der Eisenbahnlinie bekannte pleistozäne Travertinfundstätten. Besonders den Geologen und Paläontologen sind die berühmten Travertinprofile von Taubach und Ehringsdorf seit langem ein Begriff. Hier fand man menschliche Skelettreste aus der Altsteinzeit. Der Ehringsdorfer Mensch wird vielfach als Vorfahre des Palaeanthropus sapiens angesehen. Weiterhin konnten reiche Funde an Tierknochen geborgen werden, die durch Kalziumkarbonat inkrustiert und damit faktisch konserviert waren. So konnte unter anderem die Existenz von Waldnashorn, Waldelefant, Bison, Bär und Wildpferd mehrfach belegt werden. Außerdem fand man in den Kalktuffen mehr als 100 verschiedene Arten von versteinerten Schnecken. Bei den aufgefundenen Artefacten handelt es sich um Stein- und Knochenwerkzeuge, wie Bogen- und Spitzschaber, Handspitzen, Keilchen sowie Geweihteilen von Hirschen, die u. a. als Hacken Verwendung fanden.
Die Ehringsdorfer Steinbrüche sind noch heute in Betrieb und auch von der Bahn aus zu sehen.
Die Travertinvorkommen sind jedoch nur auf ein relativ kleines Gebiet im Ilmtal in und bei Weimar beschränkt. Sonst ist in diesem Bereich als oberste Gesteinsschicht Keuper vorherrschend. Je weiter man aber von Weimar aus mit der Bahn in Richtung Gera fährt, desto älteres Gestein tritt an der Oberfläche zutage. Auch das kann man als eine gewisse Besonderheit werten. So schließt sich bis über das Saaletal von Jena hinaus ein Gebiet an, in dem der Muschelkalk vorherrscht. Markant heben sich zum Beispiel an der östlichen Talseite die vorwiegend aus dünnschichtigem Wellenkalk bestehenden „Kernberge" ab. Weiter östlich ist dann an der Oberfläche Buntsandstein zu finden (Zeitzgrund), bis dann vor Gera Zechstein und das Rotliegende zutage tritt. Während Travertin ein relativ „junges" Gestein darstellt, liegt die Entstehung des Rotliegenden etwa 280 Mill. Jahre zurück!
Zwischen den Bahnstationen Stadtroda und Papiermühle windet sich die Eisenbahnstrecke durch steil aufragende Felswände hindurch. Einst erhob sich dort die „Große Rabsburg". Durch den Bahnbau wurde der zentrale Teil der Burg abgetragen. Dabei fand man auch alte Gefäße und Geräte. Von der im Jahre 1310 erstmals urkundlich erwähnten mittelalterlichen Befestigungsanlage sind heute nur noch Reste der Vorburg aufzufinden.

Literatur

Walther Keller: „Die Saal- und Weimar—Geraer Eisenbahn in historisch-statistischer Darstellung" (Jena 1914)
von Scholtz: „Überbrückung des Ilmtals bei Weimar", (1881) Zeitschrift des Architekten- u. Ingenieurvereins
Hans Weber: „Einführung in die Geologie Thüringens", (Berlin 1955)
Behm-Blancke: „Altsteinzeitliche Rastplätze im Travertingebiet von Taubach, Weimar, Ehringsdorf", (Weimar 1960)
Lins: „Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse", (Jena 1910)

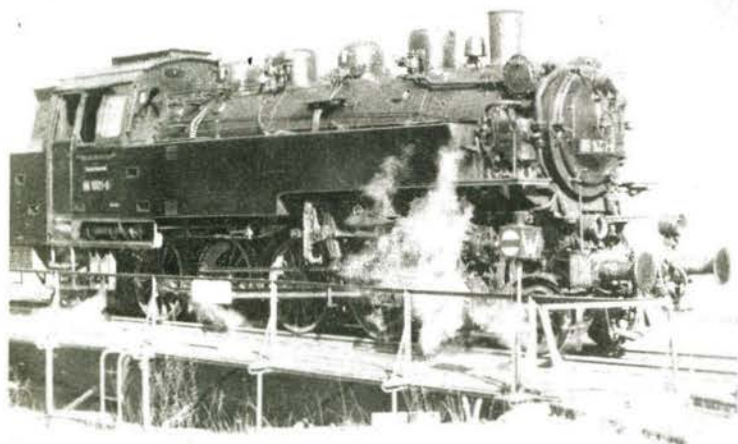


Foto: Gert Schütze, Halle

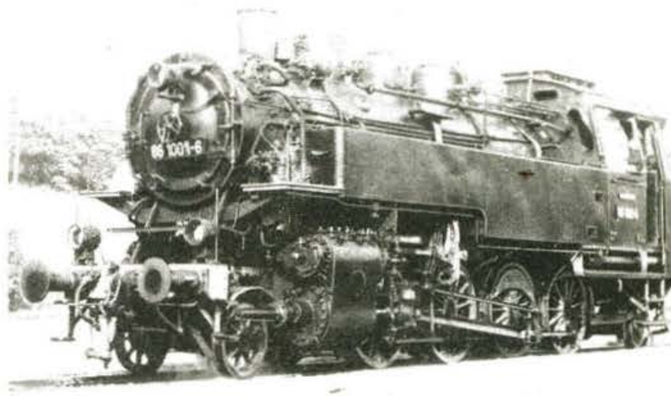


Foto: Günter Meyer, Aue

KURT HAUKE, Schwarzenberg

CHRONIK
einer
Dampflokomotive

Im Jahre 1928 wurde im Rahmen der Vereinheitlichung der Dampflokomotiven der damaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die erste Lokomotive der Baureihe 86, und zwar die Lok 86 001 von der „Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe" geliefert.
Ihr folgten in den nächsten Jahren dann noch 773 weitere Maschinen dieser Bauart nach, die sich bei der DRG, DR und bei der DB sowie auch bei einigen ausländischen Bahnverwaltungen im Betrieb gut bewährten.
In den letzten Jahren ging die Anzahl der 86er stark zurück, und vielen Eisenbahnfreunden dürfte nicht bekannt sein, daß sich unter den letzten betriebsfähigen Maschinen auch noch die 86 001 mit ihrer jetzigen Betriebs-Nummer 86 1001-6 befindet.
Sie wurde am 12. Juni 1928 unter der Betriebs-Nummer 2356 ausgeliefert. Am 5. Juli 1928 wurden ihre Endabnahme und ihre Probefahrt von Durlach bis Pforzheim und Rastatt vorgenommen.
Anschließend wurde sie dem damaligen Lokversuchsamt Grunewald zur Betriebserprobung zugewiesen, von dem sie vom 13. Juli 1928 bis zum 30. Mai 1929 eingesetzt wurde.
Am 29. August 1968 wurde die Lok dem BW Aue zugewiesen. Sie war seitdem in der Lokeinsatzstelle Schwarzenberg im Dienst und erbrachte Leistungen im Reisezug- und Güterzugdienst im Raum Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz.

Die Einsatzorte dieser Lokomotive waren folgende:

Vom 3. Juni	1929 bis zum 4. Juni	1931	Bw Wittenberge
vom 15. Juli	1931 bis zum 2. Dezember	1931	Bw Kiel
vom 3. Dezember	1931 bis zum 27. Oktober	1933	Bw Rendsburg
vom November	1933 bis zum Oktober	1938	Bw Buchholz (Krs. Harburg)
vom Oktober	1938 bis zum Dezember	1938	Bw Aussig
vom Dezember	1938 bis zum Januar	1939	Bw Dresden-Friedrichstadt
vom Januar	1939 bis zum Mai	1939	Bw Buchholz (Sachsen)
vom Mai	1939 bis zum Juni	1946	Bw Rochlitz
vom Juni	1946 bis zum September	1948	Bw Pockau-Lengefeld
vom September	1948 bis zum Oktober	1951	Bw Chemnitz-Hilbersdorf
vom Dezember	1951 bis zum August	1954	Bw Pockau-Lengefeld
vom Oktober	1954 bis zum November	1956	Bw K.-M.-Stadt Hbf
vom November	1956 bis zum Januar	1957	Bw Annaberg-Buchholz
vom Januar	1957 bis zum September	1966	Bw Pockau-Lengefeld
vom Oktober	1966 bis zum August	1968	BW K.-M.-Stadt
vom August	1968 bis dato		Aue/Sachs.

Der Kessel der Lokomotive war allerdings nicht mehr der Originalkessel, er wurde vielmehr im Jahre 1933 von der Fa. Schichau für die Lokomotive 86 108 gebaut und kam nacheinander in folgenden Maschinen zum Einbau:
86 121, 86 589, 86 123, 86 725, 86 756, 86 458 und 86 444. Am 12. Juli 1972 wurde er auf die 86 001 aufgesetzt. Nach Angaben des Betriebsbuchs der Lokomotive wurde die ursprünglich vorhandene *Riggenbach*-Gegendruckbremse sowie eine zentrale Achslagerschmierung bereits am 14. Juli 1931 ausgebaut. Die Kupferfeuerbüchse wurde im Oktober 1955 gegen eine solche aus Stahl ausgetauscht. Der jetzige Kessel mit der Betriebs-Nummer 3227 war auf der Lok 86 108 bis zum Jahre 1941 mit einem *Friedmann*-Abdampfinjektor ausgerüstet. Erst dann wurde dieser Kessel mit Kolbenspeisepumpe und Abdampfvorwärmer ausgerüstet.
Die Tage dieser schönen Dampflokbaureihe sind aber gezählt, und damit auch die der 86 1001-6.
Am 2. Januar 1976 war die Kesselfrist abgelaufen, es wäre der letzte Betriebstag dieser Lokomotive.

Ing. RAINER PREUSS (DMV), Berlin

MUSEUMSZUG, PFERDEBAHN und PUSSTA

Bild 1 Zuckerfabrik in Ács: Drei Lokomotiven rangieren...

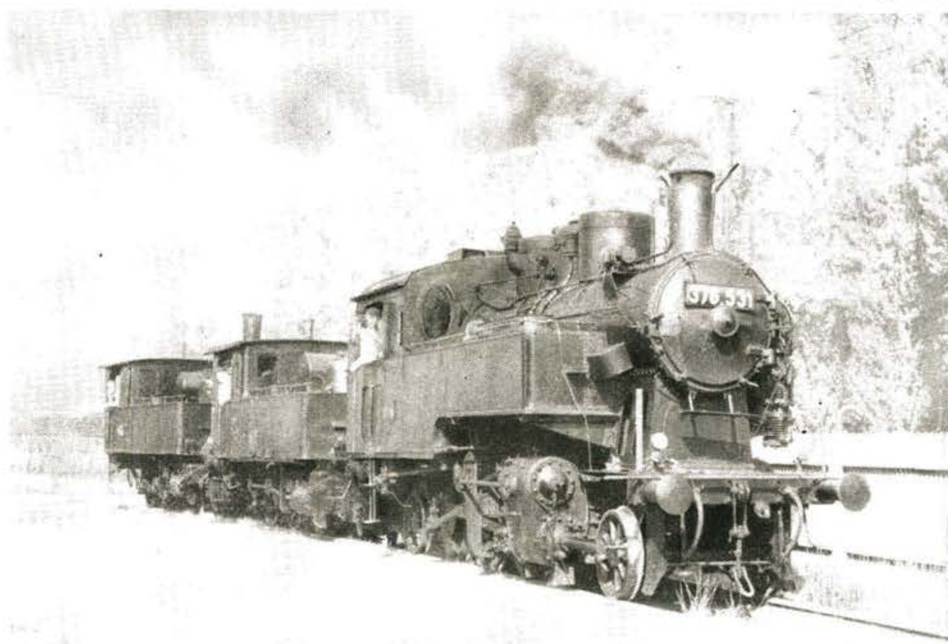
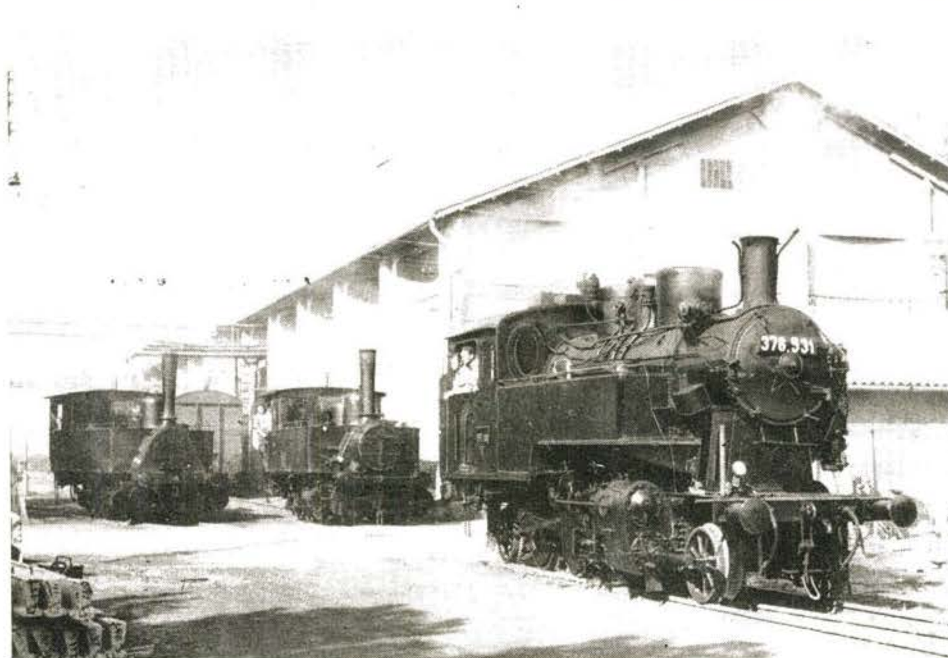


Bild 2 ...für eine fotogerechte Aufstellung. Die Lok links im Bild ist für das Verkehrsmuseum Budapest vorgesehen.



Im Oktober 1976 gingen wieder einmal Mitglieder der ZAG 2/13 Cottbus und Gäste aus anderen AG auf Auslandsexkursion. Diese 2. Fahrt in die Volksrepublik Ungarn war als Fortführung zur 1. Exkursion in dieses Land gedacht (siehe „Der Modelleisenbahner" 2/1975, Seite 52 bis 53). Außer interessanten Eisenbahnobjekten sollten auch touristische Sehenswürdigkeiten besucht werden. Die vorgesehenen acht Tage versprachen also interessant zu werden.

Nach dem Grenzübertritt in Komarom wurde die 9 km entfernt gelegene Zuckerfabrik Ács besichtigt. Dort hatte man drei unter Dampf stehende Lokomotiven der Reihen 376 und 377 fach- und wunschgerecht zum Fotografieren aufgestellt.

Nächstes Ziel der Reise war die GySEV. Diese Bahnverwaltung nahm trotz Ruhetag eigens für die Exkursionsgruppe die schon mehrfach in dieser Fachzeitschrift beschriebene Museumsbahn in Betrieb. Die fachkundigen Darlegungen zur ungarischen Eisenbahngeschichte im Széchenyi-Museum durch Herrn Lovas und auch die Betreuung der Exkursionsteilnehmer wurden mit Begeisterung aufgenommen. Am gleichen Tage standen noch die Besichtigung regelspuriger Triebfahrzeuge der GySEV und eine Fahrt mit der ältesten ungarischen Schmalspurbahn, zwischen Kapuvár und Osli, auf dem Programm.

Einen Tag später wurde die Steinbruchbahn von Szob, bei der noch Dampflokomotiven der Reihe 490 im Einsatz sind, besucht. Zur Mitfahrt auf leeren Kippwagen eingeladen, konnten die DMV-Mitglieder u. a. die gewaltige Bergleistung dieser Lokomotive und die schwierige Arbeit der Bremser bei vollbeladenen Schotterzügen (etwa 200 Mp je Zug) beobachten. Die 600-mm-Schmalspurbahn von Kismaros nach Királyrét (siehe „Der Modelleisenbahner" 10/1976, S. 310), die rekonstruiert wurde und vom Donauknie in das Börzsöny-Gebirge zugleich als Pioniereisenbahn fährt, bot weitere Fotomotive. Hier sind kleine Diesellokomotiven, moderne Personen-



3

Bild 3 Sonderzugfahrt mit der Széchenyi-Museumsbahn

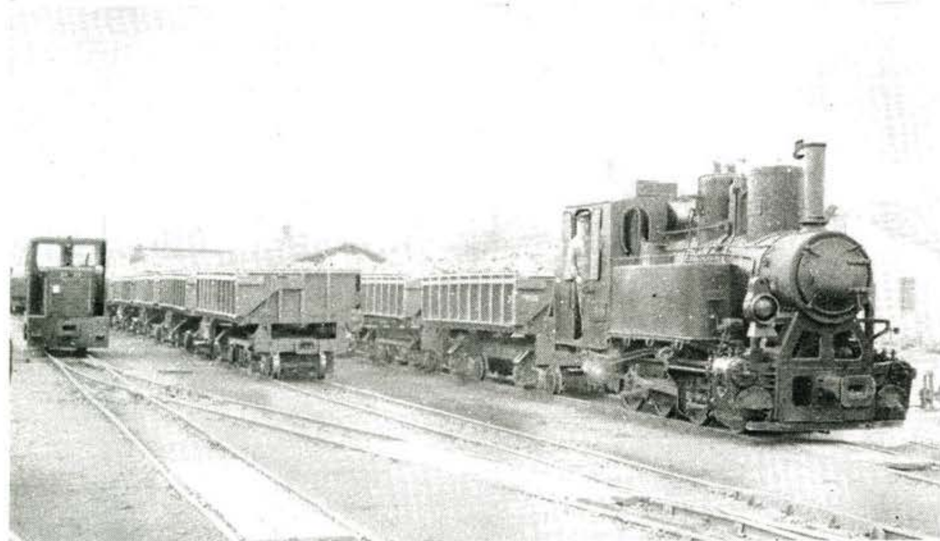
4



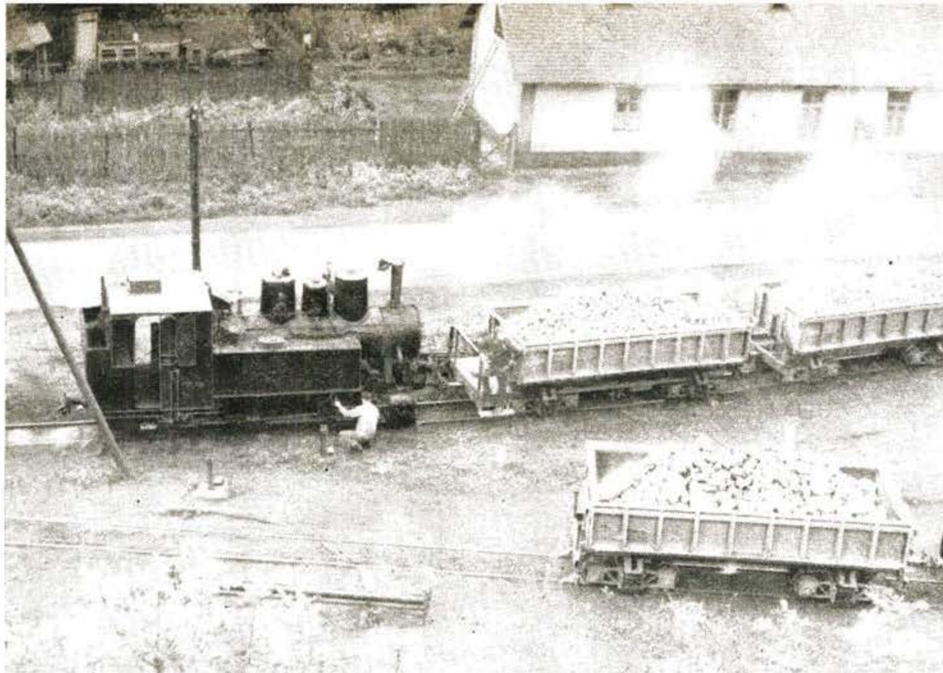
Bild 4 Hier führte Herr Lovas in Kapuvar vor, wie ein Schienenfahrrad zu bedienen ist

Bild 5 Lokomotive 490 058 in Szob ...

5



wagen und auch neue Sommerwagen im Einsatz. Eine große Überraschung war die Denkmalslokomotive in Kismaros, die anläßlich des 25. Pioniergeburtstages von der Zuckerfabrik in Kaposvar hierher überführt worden war.
Der größte „Leckerbissen“ stand aber den Teilnehmern noch bevor: die Pferdebahn von Kónya. Dazu führte die Reise nach Debrecen und von dort aus in die Pußta. Die Fahrt auf dem für die Gruppe durch einen Wagen verstärkten „Zug“ war ein wunderschönes Erlebnis. Selbstverständlich wurde alles auf dem Film festgehalten: Galoppfahrt, Umspannen des Pferdes, „Ausschlacken“ auf halber Strecke... Die Pferdebahn — heute einzig in Europa — wird vom Volksgut Kónya betrieben und befördert die Anschlußreisenden zum Nulltarif zwischen dem noch von Straßen unzugänglichen Ort und dem MÁV-Haltepunkt.
Diesem ereignisreichen Tag schlossen sich noch die Besichtigung der MÁV-Hauptwerkstatt Debrecen und eine Fahrt auf der 49 km langen Schmalspurstrecke Debrecen—Nyirbéltek an. Auf dieser gepflegten 760-mm-Bahn erreichte der Zug Geschwindigkeiten von 50 km/h! Zahlreiche Fotohalte in der Pußta-Landschaft waren dabei ganz nach Geschmack der DMV-Freunde.
Die zahlreichen Eindrücke



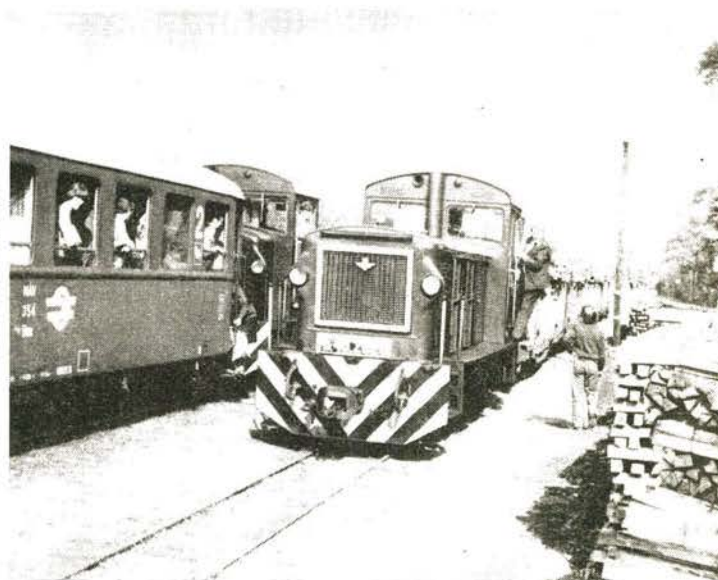
6

von den ungarischen Eisenbahnen wurden, u. a. durch die erlebnisreichen Stunden bei einer Bus- und Pferdekutschfahrt in die Hortobagy, einem Besuch des Thermalbades Hajdúszoboszló und einer „Nacht in Budapest" ergänzt.

Alles in allem eine gelungene Auslandsexkursion! Wer aber glaubt, daß Ungarn das Eldorado der Dampflokomotiven ist, wäre dabei nicht auf seine Kosten gekommen. Auch hier wird das Eisenbahnwesen zügig modernisiert. Für alle Freunde, die einen Blick für die gesamte Eisenbahn und nicht nur für die Dampflokomotive haben, bietet sich Ungarn als Reiseziel an.



7



8

9



Bild 6 ... und hier ein Blick auf Lokomotive und Wagen der Steinbruchbahn Szob

Bild 7 Ein in den Farben rot und weiß gehaltener Personenzug in Kismaros

Bild 8 Die Fahrt auf der Schmalspurstrecke von Debrecen nach Nyirbéltek gehörte mit zu den schönsten Erinnerungen dieser Exkursion

Bild 9 Das gibt es tatsächlich noch! Mitten in der Pußta verkehrt die Pferdebahn von Kónya.

Fotos: Verfasser

Der große Tag im Februar 1951!

Es war für unseren Leser Rolf Weigel aus Wiesenburg damals wirklich ein großer Tag und gleichzeitig der Anfang seiner Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. Den erst kurz zuvor erstandenen ersten „Pico-Express“ (damals schrieb man den Firmennamen noch so, d. Red.) packte er in einen Rucksack und zog von Kirchberg bei Zwickau in seinen jetzigen Wohnort um. Und dieser Zug fährt heute noch auf seiner Anlage als „Museumszug“!

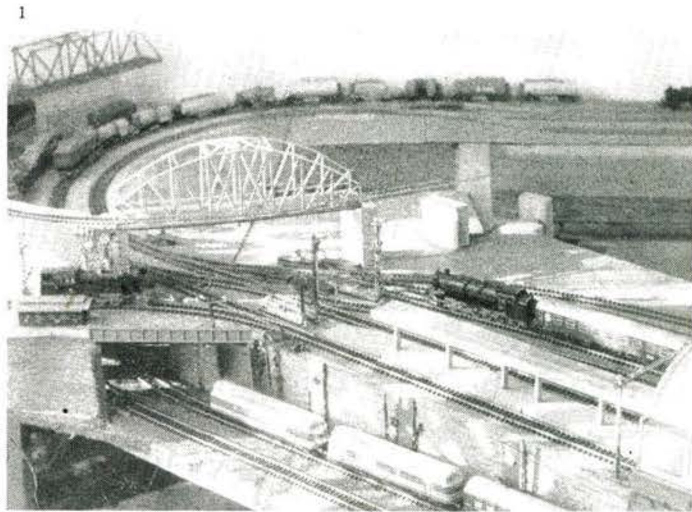
Viele, ja unzählige kleinere Anlagen baute Herr W. auf, ehe er sich an die erste größere Heimanlage heranwagte. Und die hier vorgestellte ist nun seine zweite größere, im Kinderzimmer untergebrachte H0-Anlage. Durch den Standort bedingt, ergab sich auch die etwas eigenartige Form. Nachgebildet wurde eine Hauptbahn, die mit einer Endschleife versehen ist. An der Strecke liegen insgesamt drei Bahnhöfe, und zwar der mittlere Zwischenbahnhof „Neustadt“, der kleine Zwischenbahnhof „Bärenbach“ und der verdeckte 5gleisige Schattenbahnhof.

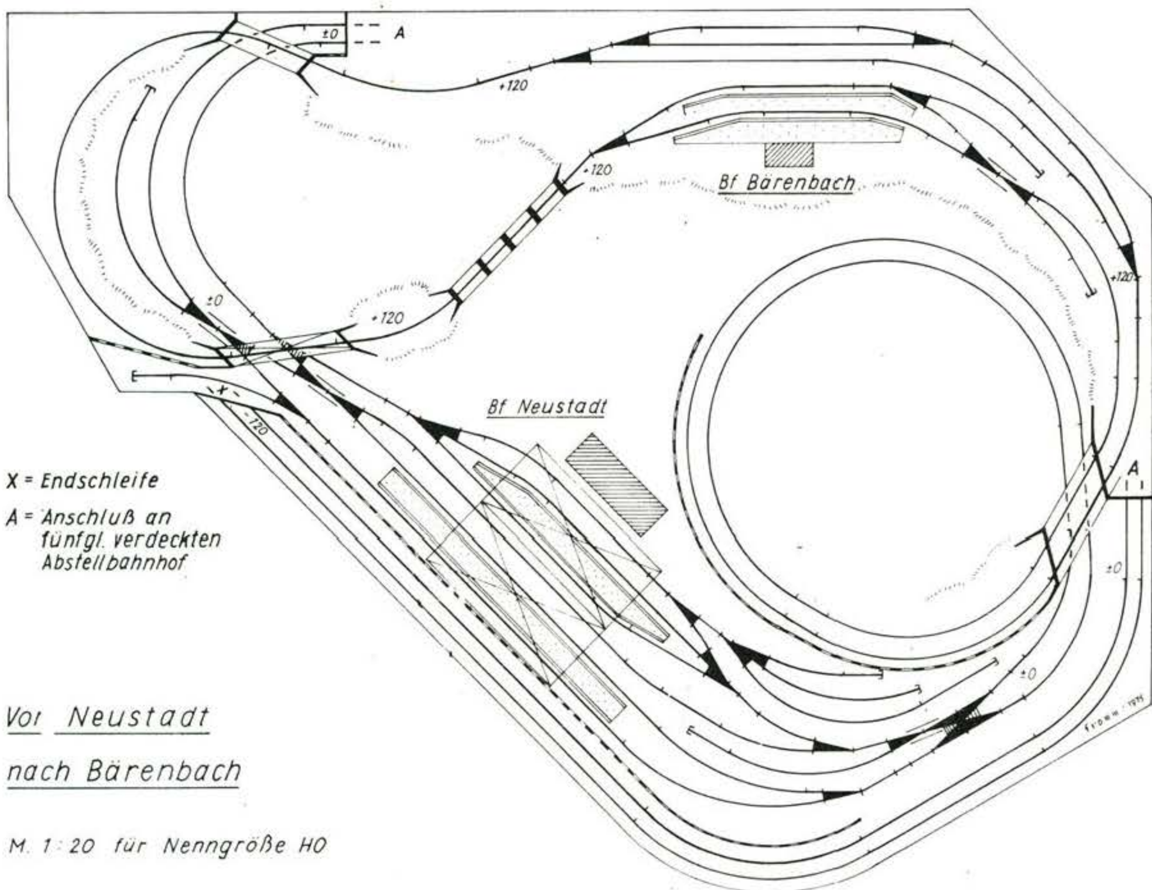
Es verkehren Triebfahrzeuge aller drei Traktionsarten. Die selbstgefertigte funktionstüchtige Fahrleitung — sie überspannt zum Zeitpunkt der Aufnahme der Bilder alle Gleise mit Ausnahme der des Bf „Neustadt“, denn dort war man noch bei der Arbeit — ermöglicht es Herrn W., neben zwei Fahrstrombereichen, die aus den beiden Fahrschienen mit Strom versorgt werden, noch einen dritten für Ellok-Betrieb einzurichten.

Die Schaltung der Weichen und Signale erfolgte so, daß beim Bedienen eines Signals sich gleichzeitig die entsprechende Fahrstraße mit einstellt. Da eine Zugbeeinflussung mit vorgesehen wurde, ist die Betriebssicherheit hoch. Jeder Zug, der ein Signal passiert hat, bringt dieses automatisch wieder in die Haltstellung zurück.

Von Beruf ist der jetzt 40jährige Herr Weigel Sattler.

1





Von Neustadt nach Bärenbach

M. 1 : 20 für Nenngröße H0

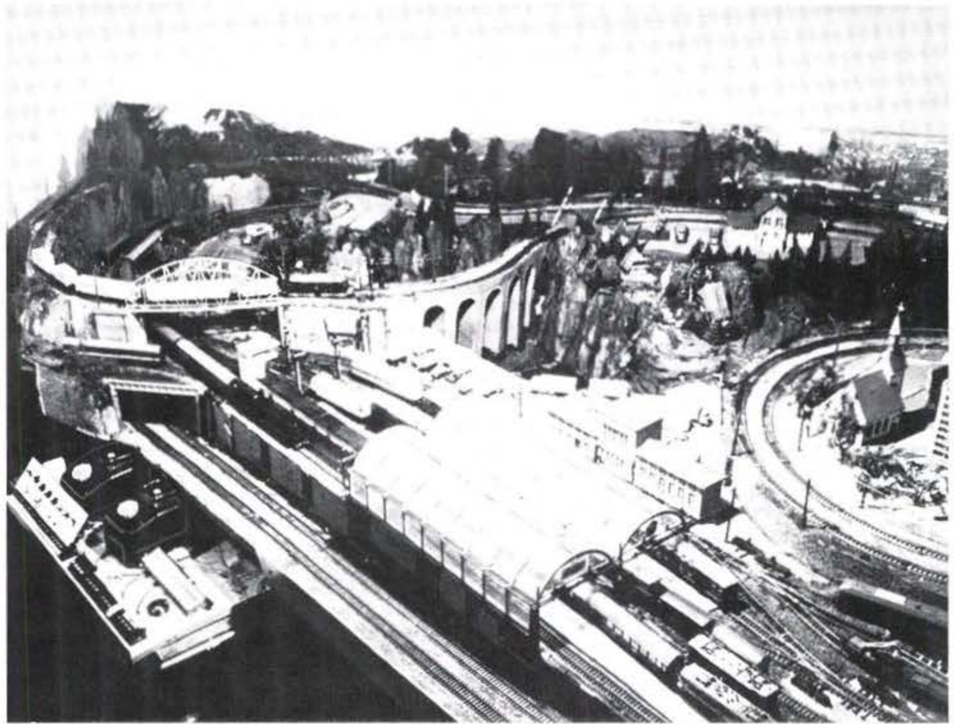
Bild 1 Die H0-Anlage noch im Bauzustand; hinten der Schattenbahnhof

Bild 2 Blick über den größten Teil der Anlage mit dem Bahnhof „Neustadt". Das Bedienungspult war nur ein Provisorium.

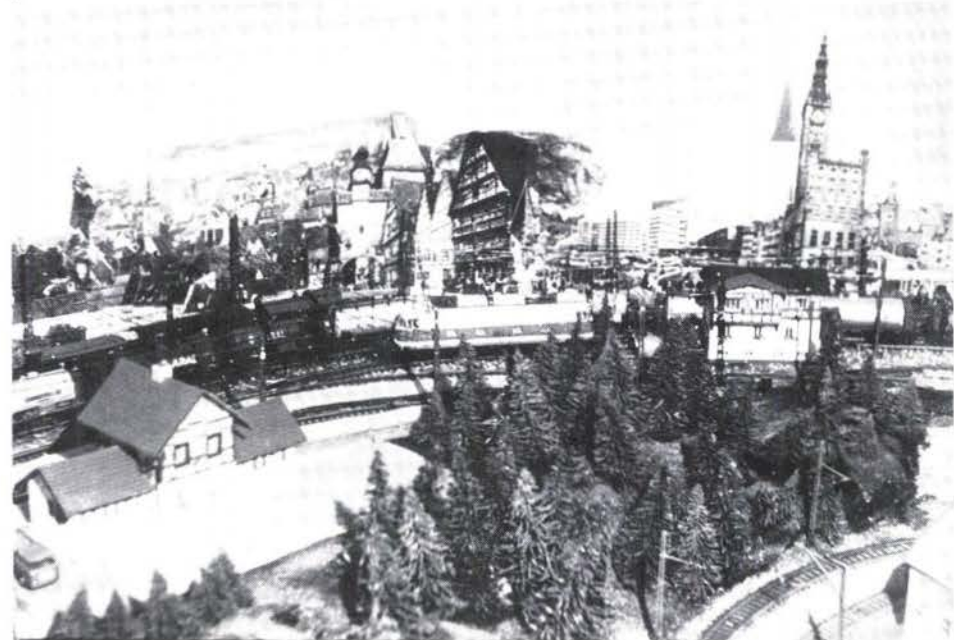
Bild 3 Und hier erkennen wir im Vergleich mit dem Gleisplan den Vorortbahnhof „Bärenbach". Man achte auf die selbstgefertigte eigenartige Kulisse, die nach Fotos entstand.

Fotos: Rolf Weigel, Wiesenburg

2



3



Ein „Leckerbissen" für die Nahverkehrsfreunde

Am 29. April 1972 wurde der Straßenbahntriebwagen, der „Große Hecht", der in Dresden auf der Linie 1 eingesetzt war, durch die leistungsstärkeren Tatrastraßenbahnen vom Typ T4D ersetzt. Bis zur endgültigen Ausmusterung der Hechtwagen — Bestand im Jahre 1973 noch 17 Stück — waren sie nur im Berufsverkehr als Linie E1 in Betrieb. Der „Große Hecht", seit 1931 im Einsatz, ist ein Stück Verkehrsgeschichte Dresdens. Begrüßenswert ist deshalb, daß ein „Großer Hecht" im Originalzustand im Verkehrsmuseum Dresden der Nachwelt erhalten wurde.

Einige technische Daten des Straßenbahntriebwagens „Großer Hecht":

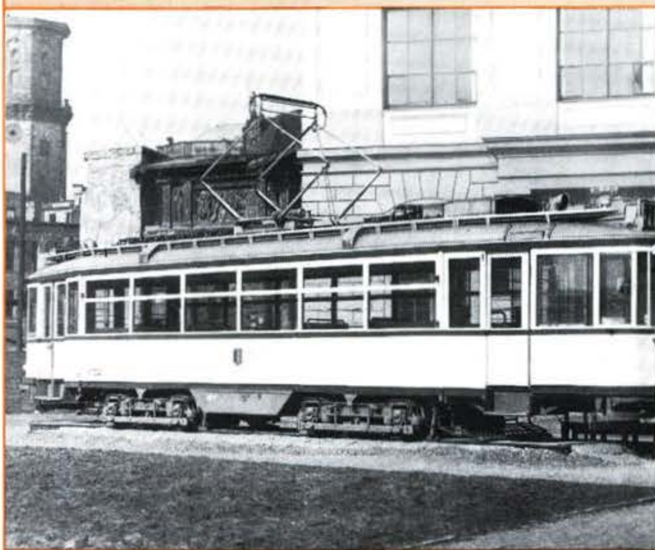
Baujahr	1930—1935, 1954
gefertigte Wagen	33 Stück
Länge über Plattform	14594 mm
Breite	2150 mm
Leergewicht	21 Mp
Sitzplätze	36
Stehplätze	76
Leistung je Motor	55 kW
Fahrmotore	4, Typ GBv 237 H.



1



2



3

***Bild 1** Der „Große Hecht" im Betriebseinsatz in Dresden...*

***Bild 2** ...und hier das „Gesicht" des bekannten Straßenbahntriebwagens*

***Bild 3** Straßenbahntriebwagen „Großer Hecht", Nr. 1702, vor dem Verkehrsmuseum in Dresden*

Fotos: H. Winkelmann (1)
Werner Beuchel (2)

HEIDEMARIE WINKELMANN/Ing. KLAUS WINKELMANN (DMV), Zwickau

Mit dem „Tourex" nach Varna (Teil 2 und Schluß)

Hier wird die rumänische Diesellok 060-DA-592 angekuppelt. Diese Neubau-Diesellokomotiven, Achsfolge Co'Co', die die CFR erstmalig 1961 in Dienst stellten, besitzt eine dieselelektrische Kraftübertragung. Die 060-DA-Lokomotive eignet sich sehr gut für das rumänische Eisenbahnnetz, das oftmals sehr enge Krümmungen enthält. Ihre Leistung beträgt 2100 PS, wobei eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreicht wird. Seit der Produktionsaufnahme in Craiova hatten die Rumänischen Eisenbahnen in jedem Jahr eine zunehmende Anzahl dieser Dielselloks erhalten. Auch in die VR Polen, wo sie als Baureihe ST 43 verkehren, und in die VR Bulgarien wurden diese Loks geliefert.
Nach etwa 20 Minuten Aufenthalt rollt unser „Tourex" weiter. Der erste Halt auf rumänischem Boden erfolgt in Oradea. Beim Überfahren der ungarisch-rumänischen Grenze in Episkopia Bihor wurde durch den Zugfunk noch bekanntgegeben, daß die Uhren durch die Zeitgrenze um eine Stunde vorzustellen sind. In diesem Zusammenhang möchten wir nicht unerwähnt lassen, daß die Reisenden über den Zugfunk auf markante Urlaubsgebiete am Rande der Strecke hingewiesen wurden. Weiterhin dient der Zugfunk dazu, alle technischen und organisatorischen Angelegenheiten hinsichtlich eines reibungslosen Tagesablaufs im Zug bekanntzugeben. Dabei ist eine der wichtigsten Aufgaben, die Touristen zu den Mahlzeiten in die Speisewagen zu rufen, denn für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt. Wenn der „Tourex" auf Reisen geht, beinhalten die Speisewagen und der Versorgungswagen für das lukullische Wohl der Gäste recht ansehnliche Vorräte an Getränken sowie Konserven und frischen Nahrungsmitteln.
Am zweiten Reisetag gegen 11.00 Uhr erfolgt durch die rumänischen Grenzbehörden in Oradea die Abfertigung. Dadurch kann unser „Tourex" ein paar Minuten verschnaufen, und diese Gelegenheit wird genutzt, um Wasser zu tanken. Bestimmte Bahnhöfe der Strecke verfügen über Bahnsteige mit speziellen Anlagen, die eine Wasserversorgung der einzelnen Wagen über Schläuche ermöglichen.
Der Wasservorrat des gesamten Zuges beträgt 14 000 Liter. Dies ist auch notwendig, da jedes Abteil über eine eigene Kalt-Warm-Wasseranlage verfügt.
Der nächste angesteuerte Ort ist die Bezirkshauptstadt Transsilvaniens, Gluj. Vom Zug aus sieht man das bedeutende Hüttenwerk sowie andere wichtige Großbetriebe dieser Stadt.
Die nachfolgende größere Zwischenstation unserer Reise ist Brasov. Die Stadt Brasov liegt am Fuße der Karpaten und schmiegt sich eng an das Massiv der Bucegi-Berge an. Eisenbahntouristen fällt besonders der neu und großzügig erbaute Bahnhof auf. Ab Brasov fängt unser „Tourex" an zu klettern. Er befährt eine der wichtigsten Gebirgsstrecken Rumäniens. Diese Strecke erstreckt sich von Brasov über Ploiesti bis nach Bucuresti. Trotzdem die Streck durchgehend elektrifiziert ist, wird unser Zug von der Diesellok 060-DA-386 gezogen. Von besonderer Schönheit ist die auf dieser Fahrt zu überquerende Gebirgskette der Karpaten. Größtenteils durchfährt der „Tourex" die Ostkarpaten durch das Prahova-Tal, das bei Predeal beginnt und bei Cimpina endet. Zwischen Predeal und Cimpina, wichtigstes Industrie- und Erdölzentrum, liegt Sinaia, der bekannte Luftkurort Rumäniens. Der Ort selbst weist erhebliche Höhenunterschie auf und ist von besonderem Reiz.
Obwohl wir dies alles am Nachmittag und beim Abendessen im Speisewagen während der Fahrt vom Zug aus erleben, sind die Eindrücke immer wieder überwältigend. Hierzu gehören auch die Ausblicke bei der Fahrt durch die Karpaten selbst.
Mittlerweile ist es Zeit geworden, schlafen zu gehen. Ein Blick aus dem Fenster läßt uns deutlich die vielen hellerleuchteten Erdölbohrtürme zwischen dem Streckenabschnitt Cimpina—Ploiesti erkennen. Früher wurde auf diesem Gebiet das Erdöl nur gefördert, heute sind moderne Raffinerien vorhanden, welche von weitem schon durch die silberglänzenden Tankanlagen auffallen.
Bei Nacht durchfahren wir Bucuresti und in den frühen Morgenstunden ist die Grenze zur Volksrepublik Bulgarien erreicht. Letzter Ort auf rumänischer Seite ist Giurgiu, welcher an der Donaubrücke liegt. Über die 2200 m lange Brücke der Freundschaft kommen wir in die Bezirkshauptstadt Ruse, die erste Stadt auf dem Territorium der VR Bulgarien. Die Stadt Ruse ist vielen Eisenbahnfreunden durch das großzügig angelegte und interessante Eisenbahnmuseum bekannt. Aber nicht nur das gibt es von Ruse zu sagen, denn sie gilt auch als modernste der acht bulgarischen Hafenstädte. Unser „Tourex" wurde in der Zwischenzeit mit einer bulgarischen Diesellok 06-94 bespannt. Dieser Loktyp stammt aus der VR Rumänien und ist identisch mit der rumänischen Baureihe 060-DA. Als nächste Stationen tangiert der „Tourex" die Orte Razgrad, Samuil und Kaspičan. Alle diese Orte weisen in recht unterschiedlicher Art ihre Besonderheiten auf. Auf Grund der Zugreise erleben wir nur einen Bruchteil dessen, was in Wirklichkeit Sehenswertes zu berichten wäre.
Nach Kaspičan fährt der „Tourex" in den malerischen Durchbruch des Provadija-Flusses ein, der sich von der Stadt tief in die Provadija-Platte einschneidet. Nun sind es noch etwa 80 km bis zur Endstation Varna. Die nachfolgenden Orte Sindel und Razdelna stellen beide Eisenbahnknotenpunkte dar. Sindel ist Knotenpunkt an den Linien Sofia—Varna und Varna—Karnobat. Razdelna liegt ebenfalls an der Strecke Sofia—Varna und ist zugleich Abzweigbahnhof für den Anschluß an die Bahnlinie zur bulgarisch-rumänischen Grenze.
Bevor unser Zug jedoch Varna erreicht, fährt er am südlichen Ufer des Gebedshe-Sees und an dem größten Betrieb Bulgariens für Glas- und Porzellanwaren vorbei. Endlich erblicken wir von weitem das Schwarze Meer. Große Freude ist in den Gesichtern aller Reisenden zu sehen. Einesteils ist es schade, daß diese so herrliche Bahnfahrt zu Ende ist, aber die zu erwartenden Urlaubstage am Goldenen Strand von Varna bei sonnigwarmem Wetter vervollkommnen diese Reise.
In den 14 Tagen unseres „Landaufenthalts" bleibt der

Bild 5 Dieser umgebaute Lastwagen dient der CFR als Rottenwagen. Beheimatet ist das Fahrzeug im Bf Cluj.





Bild 7 Bulgarischer Dieseltriebzug 18-10 bei einem Halt in der Nähe von Varna



Bild 6 Im rumänischen Grenzbahnhof Giurgiu herrscht reger Betrieb

Bild 8 Sowjetischer Touristenzug, bespannt mit der bulgarischen Diesellok 06-33 im Bf Varna

Fotos: Verfasser



„Tourex" aber keinesfalls im Bahnhof stehen. Zwischenzeitlich gilt es, Touristen nach Hause bzw. nach Varna zu bringen. Die vorhandenen kurzen Pausen müssen durch das „Tourex"-Personal genutzt werden, den Zug für die nächste Belegung wieder vorzubereiten. Somit ist für das Zugpersonal die Reise kein Urlaubsvergnügen, sondern harte Arbeit, damit die Gäste sich stets und unter allen Umständen wohl fühlen.

Als wir zur Rückreise den Bahnhof Varna betreten, steht unser Mitropa-Zug schon am Bahnsteig bereit. Im Bahnhof herrscht internationale Atmospähre. Am Bahnsteig gegenüber fährt gerade ein sowjetischer Touristenzug ab. Weiterhin steht bei uns in der Nähe ein Zug mit Personenwagen von verschiedenen Bahnverwaltungen. Vor unserem „Tourex" wird nun die bulgarische Diesellok 06-89 gespannt. Gegen 19.30 Uhr verläßt der „Tourex" Varna. Die schon eingetretene Finsternis wird immer wieder durch Flutlichter der Hafen- und Küstenanlagen unterbrochen. Zwischendurch glitzert das Schwarze Meer. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß viele Touristen längere Zeit an den Wagenfenstern stehen, um dieses Panorama richtig miterleben zu können. Am anderen Tag befinden wir uns wieder auf rumänischem Boden. Gezogen wird der „Tourex" von der rumänischen Diesellok 060-DA-1476. Das Passieren der bulgarisch-rumänischen Grenze haben wir im Schlaf „erlebt". Pünktlich um 9.15 Uhr kommen wir auf dem Regierungs- und Touristenbahnhof Bucuresti--Băneasa an. Von hier aus erfolgt mit Bussen eine ausgedehnte Stadtrundfahrt mit Besichtigung von Sehenswürdigkeiten der Großstadt Bucuresti. Unser „Tourex" bleibt für die Zeit des 7stündigen Aufenthalts im Bahnhof stehen. Obwohl der Bahnhof nicht elektrifiziert ist, steht auf dem Nebengleis eine ganz neue Ellok 060-EA-178 (blau/silber) zusammen mit der Diesellok ND_2-0014 (grün). Die beiden Loks befinden sich auf einer Überführungsfahrt, wobei die Diesellok hierbei die Ellok fördert.

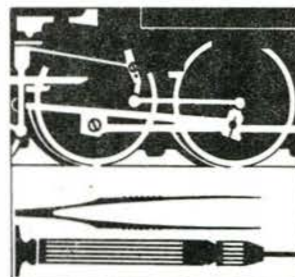
Die schwere Gleichrichter-Lokomotive der Baureihe 060-EA wird auf den rumänischen Strecken mit 50 Hz, 25 kV eingesetzt. Sie hat die Achsfolge Co'Co' und eine Achslast von 20 Mp.

Durch die Stadtbesichtigung müde und abgekämpft, kehren wir zu unserem „Tourex" zurück. Am späten Nachmittag verlassen wir Bucuresti in Richtung Budapest. Über das Wetter brauchten wir uns bis jetzt noch nicht zu beklagen. Sonnenschein und Wärme waren unsere ständigen Begleiter. In der Hoffnung, daß dies auch weiterhin so sein wird, freuten wir uns auf die Weltstadt Budapest. Aber schon beim Erreichen der Stadtgrenze kündigt sich das an, was wir nicht gehofft hatten. Starker Regen und für uns bis jetzt nicht gerade gewohnte tiefe Temperaturen brachten die Ernüchterung. Trotzdem ließen wir es uns nicht nehmen, die Stadt zu besichtigen. Um 21.30 Uhr war der Kurzbesuch von Budapest zu Ende und der „Tourex" rollte wieder im Wechsel mit Diesel- und Ellok in Richtung DDR. Am anderen Tag gegen 13.30 Uhr fährt unser Zug im Bahnhof Dresden-Altstadt ein und wir sind wieder in der Heimat angelangt.

Zusammenfassend möchten wir ausführen, daß der „Tourex" bis heute eine beachtliche Strecke zurückgelegt hat. Als einziger Zug dieser Art in der DDR hat er bereits bis 1976 über 90 000 Touristen an die bulgarische Schwarzmeerküste befördert. Der Zug bringt also in jeder Saison von Mai bis Oktober etwa 6500 Urlauber nach Bulgarien. Bei dieser Reise durchfährt er die herrlichsten Gegenden befreundeter sozialistischer Länder. Aber auch für Sonderfahrten in die benachbarte Volksrepublik Polen und in die ČSSR wird der Tourex eingesetzt. Mit dem Einsatz des „Tourex" durch die Reichsbahndirektion Dresden, des Mitropa-Fahrbetriebs und des Reisebüros der DDR wurde und wird ein Beitrag geleistet, unserer Bevölkerung mehr Möglichkeiten zur Erholung anzubieten.

KLAUS MÜLLER (DMV), Leipzig

Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (17)



6.1.3. Diesellokomotive der BR 118 (ex. V 180) in H0
In der Nenngröße H0 ist diese Lok in der B'B'-Ausführung mit drei verschiedenen Oberteilen im Handel. Das Triebwerk ist bei allen Typen gleich und die Gehäuse können beliebig ausgewechselt werden. Die BR 118 ist, wie alle Modelle des VEB EBM Zwickau, ein gutes Modell mit besten Lauf- und Zugeigenschaften und geringer Störanfälligkeit. Als Folge der technischen Weiterentwicklung erhielt dieses Lokomotivmodell den neuen Motor Typ 6. Muß der bisher eingebaute Motor M 5 ersetzt werden, ist die Einbauanleitung im Heft 3/76, Seite 76 zu beachten. Diese Reparaturanleitung beschreibt nur die neuere Ausführung mit dem Motor Typ 6 und ist sinngemäß auch auf ältere Modelle anwendbar.
Der Aufbau ist mit dem der Modelle der BR 110 zu vergleichen, nur wurde statt des geteilten Metallrahmens ein solcher aus Plaste verwendet. Auch die Anordnung der Gewichte und der fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel sind anders ausgeführt.
Mit einer Senkschraube M 2 × 12 mm ist das Oberteil auf der Entstöreinrichtung befestigt. Diese sitzt in der Mitte des Rahmens über dem Motor und ist mit zwei Metallklammern so befestigt, daß gleichzeitig der Motor mit festgeklemmt wird. Die Motorwanne ist mit Gewichtsblechen ausgelegt, um einen möglichst tiefen Schwerpunkt und damit gute Laufeigenschaften zu erreichen. Ein Hilfsrahmen hält den Motor in der richtigen Lage und drückt die Riegel zur Befestigung der Motorwanne auf den Rahmen. Mit den Lampenhaltern, an denen auch die Schaltdioden befestigt sind, werden die Gewichtsbleche zusammengehalten. Mit diesen wird auch der Strom von den am Rahmen befestigten Kontaktblättchen zu den Klammern der Motorbefestigung übertragen. Damit ergibt sich der Stromkreis in der Lokomotive wie folgt: Von den rechten Rädern über die Schleiffedern zu den rechten Kontaktblättchen am Rahmen und über die beiden rechten Gewichtsbleche zur rechten Motorklammer. Diese hat Kontakt mit dem Blech der Entstöreinheit, an dem die rechte Drossel angelötet ist. Der Stromfluß geht dann über die Kontaktfeder zur Kohlebürstenfeder und damit zum Anker. Über die gleichen Bauelemente auf der linken Seite fließt der Strom zum Gleis zurück. Da die Lampenhalter mit der Diode bzw. mit Schraube und Mutter mechanisch verbunden sind, ist auch gleichzeitig der elektrische Kontakt gewährleistet. Die Kardanwellen übertragen das Drehmoment des Motors auf die Vorgelegezahnräder der Drehgestelle, die mit Bügeln im Rahmen leicht beweglich gehaltert sind. Die Antriebsgestelle sind im Aufbau gleich denen der BR-110-Modelle, nur die Größe und die Ausführung der Schleiffedern weichen davon ab.
Nach dem Lösen der bereits genannten Gehäusebefestigungsschraube in der Mitte des Oberteils läßt sich dieses leicht abheben. Alle Teile sind nun sichtbar. Zugänglich werden sie aber erst nach Abnehmen der Gewichtsbleche mit den sie zusammenhaltenden Lampenhaltern. Sie liegen am Motor straff an und nach leichtem Abspreizen sind sie nach oben abzuziehen. Die Gewichtsbleche halten nur durch ihre mechanische Vorspannung zusammen und auf den Klammern der Motorbefestigung. Damit sie auch bei schlechter oder ungenügender Spannung gut Kontakt zu den Klammern haben, hat der Kunststoffrahmen einen Rand, in den die Bleche hineinzudrücken sind. Dadurch erfolgt auch eine Stabilisierung des für die Länge des Lok-Modells dünnen Rahmens und außerdem ist die Gewähr gegeben, daß die Kontaktblättchen herabgedrückt werden. Unterbrechungen zwischen diesen Kontaktblättchen und den Blechen sind ein oft auftretender Fehler. Er tritt durch einen schlechten Sitz der Entstöreinrichtung auf dem Motor auf, als Folge davon paßt auch das Gehäuse nicht richtig auf den Rahmen. Dieser wird hinten und vorn durch die Gehäuseschürzen herabgedrückt, also verbogen, und die Kontaktblättchen erreichen nicht mehr die Bleche. Wird auf die auf dem Gleis stehende Lokomotive gedrückt, so daß sie zu fahren beginnt, dann liegt dieser Fehler vor. Voraussetzung ist aber die volle Funktionstüchtigkeit der Drehgestelle (Radsätze, Schleifer). Mitunter genügt schon nach Abnehmen des Oberteils das richtige Einsetzen der Gewichtsbleche bzw. das leichte Verrücken der Entstöreinrichtung und die

Bild 100 Ansicht des Diesellokmodells der BR 118 in H0 (Gehäuse in alter Farbgebung und Beschriftung)
Pfeil = Gehäuseschraube

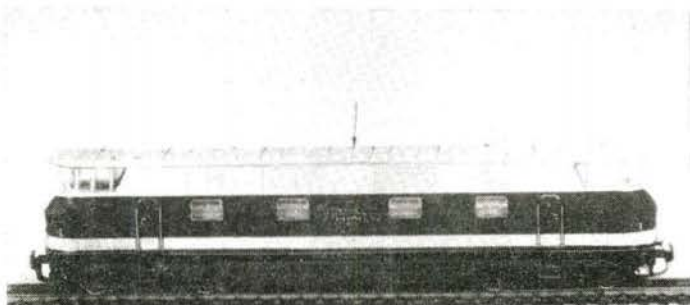
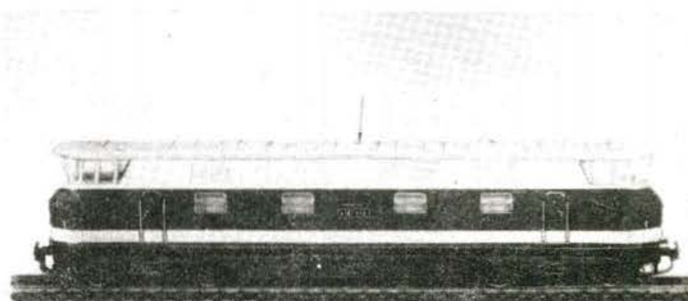


Bild 101 H0-Modell BR 118 (Gehäuse mit Vollsichtkanzel)
Pfeil = Gehäuseschraube



Lokomotive fährt wieder. Meist wird aber durch Drücken und Biegen oder unvorsichtiges Behandeln des Modells der Rahmen zerbrochen. Das Auswechseln des Rahmens erscheint zunächst sehr schwierig. So einfach wie die Demontage ist auch der Zusammenbau: Oberteil abschrauben — Bleche abnehmen — Klammern abdrücken und Entstörsatz sowie Motor entfernen — Hilfsrahmen und Riegel herausnehmen und die Motorwanne nach unten abnehmen (dabei die Haltenasen nicht abbrechen) — Drehgestelle nach Abziehen der Bügel entfernen. Am neuen Rahmen sind vier neue Kontaktblättchen anzubringen, dazu ist der alte Rahmen zu betrachten und die Kontakte entsprechend zu montieren. Das Einsetzen der Motorwanne erfolgt, nachdem die Löcher im Rahmen von Spritzresten befreit wurden. Wenn auch nur eine Haltenase abgebrochen ist, wird eine neue Motorwanne eingebaut. In die Motorwanne gehören sechs Gewichtsbleche, eines davon ist leicht angebogen, damit sie nach Anbringen der Wanne und dem Sichern mit den Riegeln nicht klappern. Der nächste Arbeitsgang ist also das Sichern mit den Metallriegeln, die unter die durch die Ausschnitte im Rahmen ragenden Nasen geschoben werden. Die beiden Riegel hält der Motor M 5 oder der Einsatzrahmen für den Motor Typ 6 in ihrer richtigen Lage (flach auf dem Rahmen). Es folgen das Einsetzen des Motors mit dem Entstörsatz nach oben und das Befestigen von beiden mit den Klammern. Dabei ist auf den guten Kontakt der Federn der Entstöreinrichtung mit den Kohleandruckfedern zu achten. Eventuell biegt man die Federn am Entstörteil so nach, daß sie fest auf die Motorfedern drücken, ohne diese in ihrer Wirkung zu behindern. Mit dem Einsetzen der Drehgestelle geht es weiter, vorausgesetzt, diese sind funktionsfähig; sonst sind sie erst zu reparieren (siehe auch 6.1.2. BR 110). Bei den Drehgestellen des 118er Modells legt man aber die Schleifer vor den Radsätzen in die Halterillen ein und befestigt alles zusammen mit dem Verschlußteil. Danebengesprungene Schleiffedern legt man mit der Pinzette auf die Laufflächen der Räder. Die handelsüblichen Schleifer sind richtig gebogen und dürfen nicht nachjustiert werden! Stark abgeschliffene Federn brennen sich meist im Getriebegehäuse und im Verschlußteil fest, diese sind dann mit auszuwechseln. Das Einsetzen neuer Schleiffedern in angeschmolzene Drehgestellteile ist nicht zu empfehlen, sie verklemmen dann leicht und das Drehgestell überträgt keinen Strom mehr. Tritt der Fehler durch falsche Sparsamkeit auch am anderen Triebgestell auf, fährt die Lokomotive ruckweise oder gar nicht und man muß von vorn anfangen. Die einwandfreien Antriebsgestelle werden also in den Rahmen eingesetzt, die Kardanwelle in den Mitnehmer am Motor und in das Vorgelegezahnrad des Drehgestells eingesteckt und dieses mit Aufrasten des Bügels im Rahmen festgehalten. Eine geringe Fahrspannung wird dann an beide Klammern des Motors angelegt und somit die Funktion des Antriebs überprüft. Etwas kompliziert gestaltet sich immer das Einsetzen der Gewichtsbleche. Das Stromleitblech ist am Lampenhalter festgeschraubt, das Gewichtsblech wird aber nur in den Nuten der Lampenhalter befestigt. Das abgewinkelte Ende des Strombleches hält außerdem noch die Glühlampe fest. Richtig ist das Einsetzen der Bleche so: Die auseinandergefallenen Bleche setzt man ohne Glühlampen wieder in die Lampenhalter ein — es gibt nur eine Möglichkeit, sie richtig zusammenzubauen! Nun ist das dadurch entstandene Rechteck über die Motorklammern zu schieben, bis es fest auf dem Rahmen sitzt. Wenn alles richtig zusammengebaut wurde, muß die Lokomotive jetzt bereits fahren. Sollte das noch nicht der Fall sein, müssen nach nochmaligem Abnehmen der Gewichte die Kontaktblättchen mit dem Schraubendreher etwas angehoben werden, ohne das dünne Blech zu zerreißen. Jetzt muß nach Aufsetzen der Gewichtsbleche die Lokomotive fahren. Eine Prüflampe hilft bei der Fehlerlokalisation. Zum Schluß setzt man noch die bereits geprüften Glühlampen ein. Dazu wird das hintere innere Blech um etwa 5 mm angehoben und nach Einstecken der Glühlampe von links wieder heruntergedrückt. Die Glühlampe berührt nun mit ihrem Mittelkontakt das Messingfederblech, an dem der Draht der Diode angelötet ist. Ist dieses Blech etwas zu weit

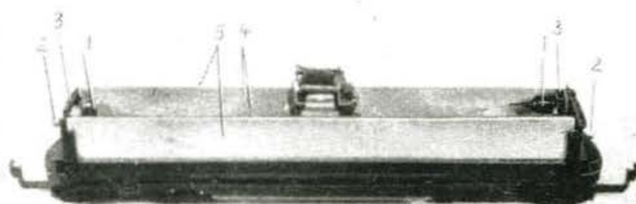


Bild 102 Unterteil des Modells mit Gewichts- und Stromleitblechen...
1 = Dioden; 2 = Glühlampen; 3 = Lampenhalter; 4 = Stromleitblech (innenliegend), Gewichtsblech (außenliegend)



Bild 103 ...ohne Bleche und Lampenhalter
1 = Motor M5; 2 = Spannbügel; 3 = Kardan (alte Ausführung); 4 = Haltebügel für Drehgestell; 5 = Riegel

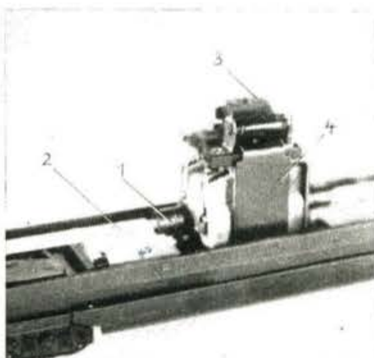


Bild 104 Triebwerk mit Motor Typ 6 des BR-118-Modells
1 = Mitnehmer; 2 = Kardan; 3 = Entstörplatte; 4 = Klammer

nach hinten gebogen, kann auf den Mittelkontakt ein wenig Zinn aufgelötet werden, um einen erneuten Ausbau der Gewichte zu vermeiden. Gelingt es trotzdem nicht, die Lampe zum Leuchten zu bringen, muß der Lampenhalter ausgebaut und das Kontaktblech flach an den Lampenhalter gebogen werden. Ist der Kunststoff durch Wärmeeinwirkung verbogen, wird ein neuer Lampenhalter eingebaut.
Die Funktion des Lokomotivmodells hängt sehr wesentlich vom Zustand der Radsätze und Schleifer ab, auch der Rahmen ist zu beachten. Rechtzeitiges Auswechseln, vor allem der Schleifer, ist sehr wichtig. Nochmals sei auf einen geraden, nicht angebrochenen Rahmen hingewiesen, denn

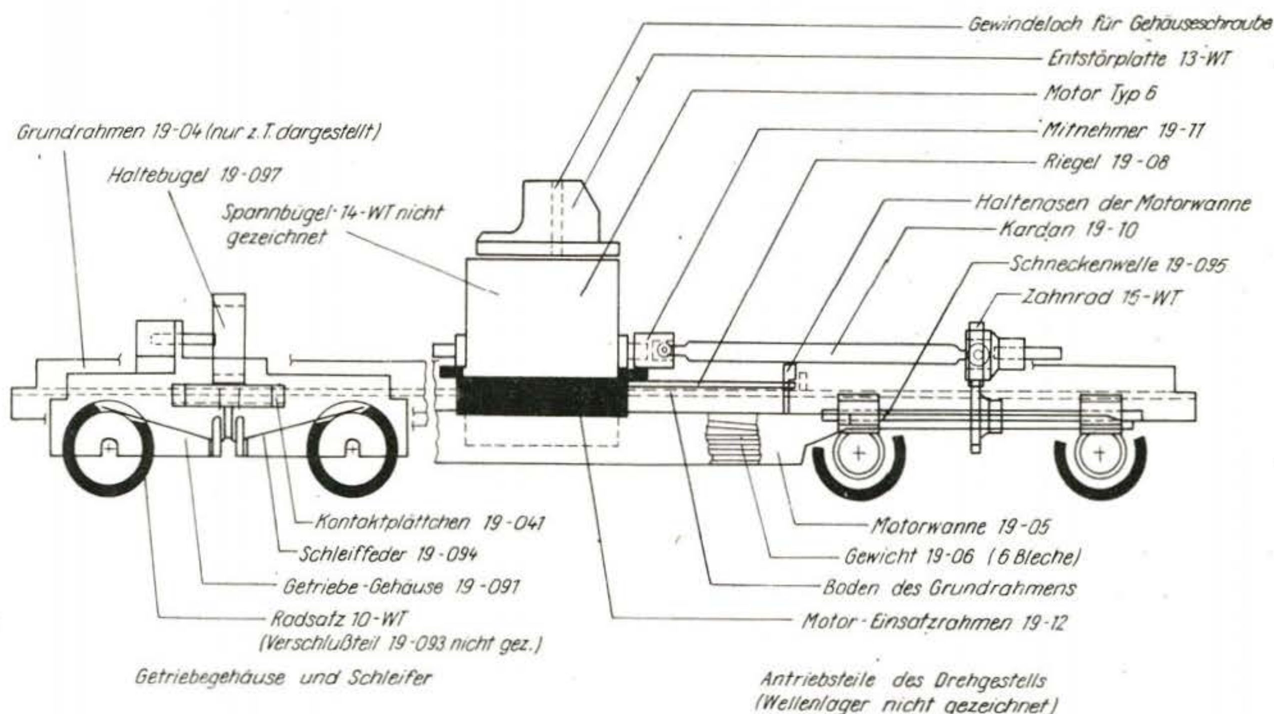
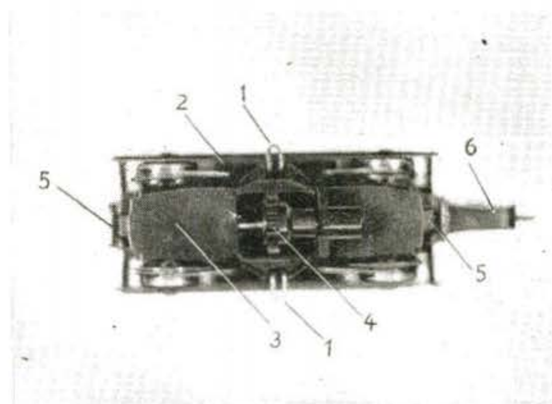
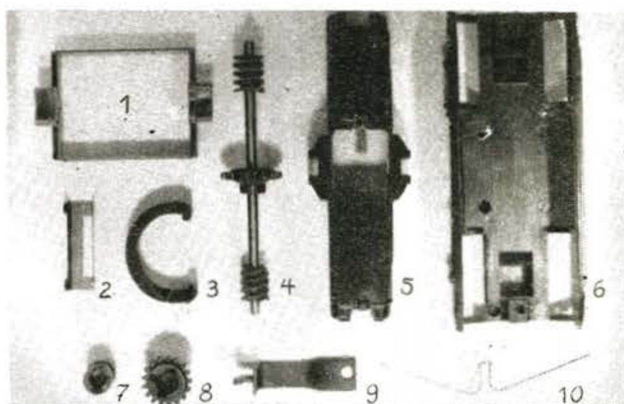


Bild 105 Antriebs- und Montageschema des H0-Modells (Ausführung ab Anfang 1974)





nur dann liegen die Gewichtsbleche so auf dem Rahmen, daß ein sicherer Kontakt gewährleistet ist.
Nachdem die Endprüfung und auch die des Lichtwechsels erfolgte, wird das Oberteil aufgeschraubt und nochmals geprüft. Ist das Schraubenloch im Oberteil ausgebrochen, aber das Oberteil sonst noch schadlos, wird das Loch mit Epasol ausgefüllt und nach der Aushärtung mit einem Spiralbohrer von 2,1 mm gebohrt. Da oft kein Senkbohrer zur Verfügung steht, kann mit einem Spiralbohrer 4,0 mm, dessen Schneiden auf 90° angeschliffen sind, das Loch angesenkt werden. Er wird in einem Stiehlfeilkloben eingespannt, es geht aber auch mit einem kleinen Feilenheft, in das der Bohrer eingeschlagen wird. Bei vorsichtiger Ausführung der Arbeit entsteht kein Lackschaden am Oberteil. Zur Befestigung darf nur eine Senkschraube M 2 × 12 mm Verwendung finden! Folgende Ersatzteile sind noch nennenswert:

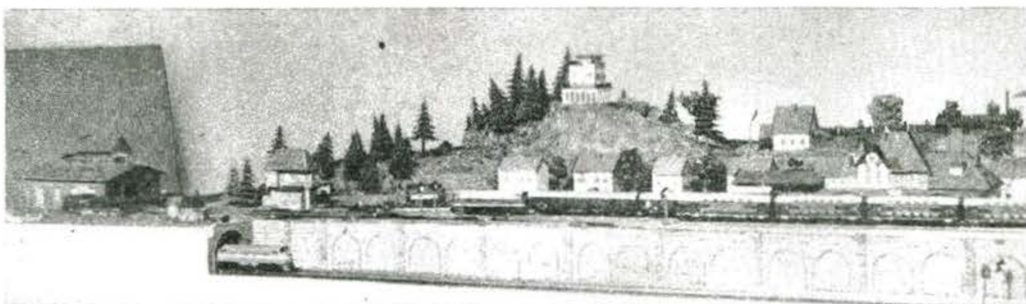
19-01 Oberteil, rot
20-01 Oberteil, blau
19-03 Belastungsstreifen, abgewinkelt
19-02 Lampenhalter
19-09 Drehgestell, komplett
Diode OY 112, in neuen Loks.

Bild 106 Antriebs(Dreh-)gestell der BR 118 in H0
1 = Schleifer; 2 = Verschlußteil; 3 = Getriebegehäuse; 4 = Vorgelegezahnrad; 5 = Spezialmutter; 6 = Kupplung

Bild 107 Ersatzteile des Lokmodells
1 = Einsatzrahmen für Motor Typ 6 19-12; 2 = Kontaktplättchen 19-041; 3 = Bügel (Drehgestellhalter) 19-097; 4 = Antriebswelle 19-095; 5 = Getriebegehäuse 19-091; 6 = Verschlußteil 19-093; 7 = Mitnehmer 19-11; 8 = Zahnrad 15-WT; 9 = Kupplung 19-092; 10 = Schleiffeder 19-094

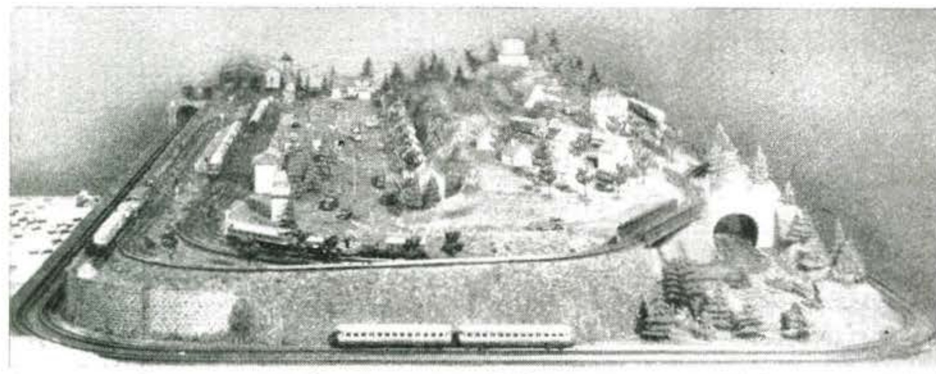
Fotos und Zeichnung: Verfasser

GÜNTHER SCHWERTFEGER (DMV), Stralsund



Es begann im Oktober 1966...

Im Oktober 1976 konnte die Arbeitsgemeinschaft 5/4 „George Stephenson" in Stralsund auf ein 10jähriges Bestehen zurückblicken, Grund genug, sich des zurückgelegten Weges zu erinnern.
Es begann im Oktober 1966 mit der großen Werbeausstellung des DMV in der Katharinenhalle zu Stralsund. Unter den etwa 13000 Besuchern waren auch die 10 Freunde zu finden, welche dann die AG 5/4 gründeten.
Nach Gründung der AG wurde zunächst an der weiteren Vervollkommnung einer im Bau befindlichen Lehranlage in der Baugröße H0 gearbeitet. Auf Empfehlung des DMV wurde diese Anlage jedoch abgerissen und mit dem Bau einer transportablen Anlage begonnen.
Im Jahre 1967 trat die Deutsche Reichsbahn, zwecks Anfertigung eines Demonstrationsmodells für die Ostseemesse in Rostock-Schutow, erstmalig an die AG heran. So entstand das Modell der Halbschrankenanlage in der Werftstraße in Stralsund. Weitere Aufträge folgten: 1968 wurde der Neuanschluß der Insel Usedom an die DR im Modell dargestellt, 1969 waren es die komplexen Beziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern beim Bau des Kernkraftwerks Nord „Bruno Leuschner" und 1970 entstand das Nahverkehrsmodell von Rostock-Warnemüde. Diese Anlagen wurden von den Mitgliedern unserer AG in Rostock-Schutow aufgebaut und während der Ostseemesse bedient und vorgeführt. Nur wenige Jahre später fertigten wir das Modell der für Stralsund geplanten Hochstraße, nach deren Vollendung die endlosen Fahrzeugschlangen, speziell in der Urlaubssaison, im Bereich des Bahnübergangs Triebseer Damm der Vergangenheit angehören.
Als bisher letztes Modell bauten wir die für das Bww Stralsund geplante Waggonreparaturhalle.
Mit Genugtuung erfüllt uns die Tatsache, daß bereits einige auf den von uns gefertigten Modellen demonstrierte Bauvorhaben verwirklicht wurden:
Das KKW Nord liefert bereits mit zwei Blöcken Strom in das Verbundnetz, die im Raum Rostock-Warnemünde geplanten Verkehrsbeziehungen werden Schritt für Schritt verwirklicht, durch die Fertigstellung der Waggonreparaturhalle des Bww Stralsund verbesserten sich die Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen wesentlich, der Ausstoß reparierter Güterwagen vergrößerte sich und die für den Bau der Hochstraße erforderliche Umgehungsstraße wurde im vergangenen Jahr fertiggestellt.
Trotz dieser regen Bautätigkeit für Dritte besitzen wir heute eine 1,2 m × 2,4 m große N-Anlage (siehe Bilder), welche sich mit ihrem automatischen 9-Zugbetrieb bereits auf verschiedenen Ausstellungen, sogar in der VR Polen, bestens bewährt hat. Eine erworbene H0-Anlage (1,4 m × 4,0 m) wurde durch unsere Jugendgruppe rekonstruiert, generalüberholt und steht kurz vor ihrer Vollendung. Das Kernstück unserer eigenen Anlagen wird jedoch eine im Bau befindliche zweiteilige H0-Anlage von etwa 18-m^2-Grundfläche sein. Die beiden Teile können nach Fertigstellung als zwei getrennte Anlagen oder als eine Anlage in L-Form betrieben werden. Der Clou der Anlage werden der verdeckte 8gleisige Abstellbahnhof und die Schmalspurbahn ($H0_m$) mit Rollbockverkehr sein.
Die Arbeit in unserer AG besteht aber nicht nur in der Anfertigung von Modellen und Anlagen, auch sonst wird rege am Verbandsleben teilgenommen.
Selbstverständlich nimmt unsere AG regelmäßig am Wettbewerb des Bezirksvorstandes Greifswald des DMV teil. Die Erfolge sind unterschiedlicher Art. So wurden u.a. auch einige 1. Plätze belegt.
Unsere Jugendgruppe nahm bisher zweimal am Spezialistentreffen des DMV teil. Für die Chronik über die Geschichte und Entstehung des Rügendamms erhielt sie beim DDR-Ausscheid in Erfurt ein Ehrendiplom und für die Chronik „Die Nordbahn — Wie kam die Eisenbahn nach Stralsund" einen Ehrenpreis des BV Greifswald. Natürlich dürfen in unserer AG nur Jugendliche mit guten schulischen Leistungen mitarbeiten. So ist es schon zur Tradition geworden, daß die Zeugnisse der AG-Leitung zur Kenntnisnahme vorgelegt werden. Das gilt selbstverständlich auch für Lehrlinge und erwachsene Schüler. Das ist eine Erziehungsmethode, die sich bis jetzt bestens bewährt hat.
An zahlreichen Exkursionen nahmen die Mitglieder unserer AG teil, bzw. führten diese selbst durch. Herausragende Erlebnisse waren die Besichtigung des Gleisbildstellwerks vom Betriebsbahnhof des PCK Schwedt, die letzten Fahrten mit der Schmalspurbahn Anklam—Friedland (MPSB), der Kleinbahn Stralsund—Barth und die Jubiläumsfahrt mit der Schmalspurbahn Rügens von Putbus nach Göhren. Großer Beliebtheit erfreut sich ebenfalls die große Berliner Modellbahnausstellung, welche regelmäßig von den Angehörigen der AG 5/4 besucht wird.
Wenn man bedenkt, daß die Mitgliederzahl nie 20 Mitglieder,



einschließlich Jugendlicher, überstieg, so haben wir doch recht gute Leistungen vollbracht. Zur Zeit sind wir insgesamt 17 Mitglieder, die versuchen, durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit weitere, vor allen Dingen Erwachsene, Mitglieder zu werben.
Jeden Dienstag von 16 bis 20 Uhr „reiten" wir unser gemeinsames Steckenpferd in den Räumen im Reichsbahnamt der DR in Stralsund. An Mitarbeit in unserer AG Interessierte können sich zu dieser Zeit bei uns gern melden.
Als äußeres Zeichen der Anerkennung unserer bisher geleisteten Arbeit zieren zahlreiche Ehrenurkunden unsere Räume. Besonders stolz sind wir auf den auf Antrag unserer AG am 7. Oktober 1969 vom Präsidium unseres Verbands verliehenen Ehrennamen „George Stephenson".
Eine gute Zusammenarbeit besteht auch zwischen der H0-Spezialverkaufsstelle „Bastlertreff" in Stralsund und unserer AG. So ist die Verkaufsstelle bei jeder Ausstellung mit einem Sonderverkaufsstand dabei. Ein Mitglied unserer AG ist im Verkaufsstellenbeirat vertreten. Für besondere Anlässe stellt uns die Verkaufsstelle ein Schaufenster zur Ausgestaltung zur Verfügung.
Alle diese Arbeiten und Leistungen waren möglich, weil uns die DR in hervorragender Weise unterstützt. So stellte uns das Reichsbahnamt Stralsund einen Teil seines Dachbodens zur Verfügung, aber nicht genug damit, einzelne Dienststellen der DR bauten diesen Teil des Dachbodens kostenlos für uns aus, so daß wir über hervorragende Räumlichkeiten verfügen und unter günstigen Verhältnissen unserem Hobby nachgehen können.
Dafür sprechen wir der DR ein herzliches Dankeschön aus und wünschen uns für die Zukunft weiterhin eine gute Zusammenarbeit zu beiderseitigem Nutzen.

HEINZ LEHMANN (DMV), Lauenstein

Neue Bauteile für H0-Modelleisenbahnen

Seit nunmehr 10 Jahren wurden in gewissen Abständen in unserer Fachzeitschrift Bauteile vorgestellt, die einerseits einer Anlage zur vorbildgetreuen Gestaltung verhelfen und andererseits vorhandene Modellfahrzeuge komplettieren bzw. die Arbeit der Fahrzeug-Selbst- oder -umbauer vereinfachen.
Beginnen wir nun mit der Beschreibung einer neuen Serie (Jahrgang 1977):
Vorheizstutzen (zum Anschließen abgestellter Reisezugeinheiten an eine stationäre Heizleitung gibt es in verschiedenen Ausführungen. Das Vorbild des Modells L 58 (Bausatz, 3teilig, 0,90 M) findet man in Zwickau Hbf. Diese Vorheizstutzen werden zwischen den Reisezuggleisen in Abständen von etwa 250 mm ins Schotterbett oder auch etwas erhöht auf einen grauen Sockel eingeklebt. Vorher werden die Ventile vom Anguß abgetrennt und beiderseits in der Stutzenbohrung mit etwas Polystyrol-Kleber befestigt. Das Bild 1 zeigt dieses Bauteil auf einer Anlage.
Für den seit längerem bekannten Fernsprecher L 38 gibt es nunmehr auch ein passendes Fo-Schild. Bei künftigen Bestellungen von L 38 muß entsprechend vermerkt werden, welche Schilder (F oder Fo) beigelegt werden sollen. Beide Schilderarten sind auch einzeln für je 0,10 M erhältlich. Bild 2 zeigt einen Fernsprecher der Bahnhofsringleitung mit Fo-Schild; als Ständer kann der ebenfalls seit längerem bekannte L 39 verwendet werden, nachdem er entsprechend gekürzt wurde.
Alle weiteren Bauteile dieser Serie sind für den Fahrzeugbau bzw. als Ergänzung für vorhandene Fahrzeuge bestimmt:
Als L 55 (0,30 M) erscheint ein Einheits-Bremsbacken mit Halter, der für Raddurchmesser von 14 bis 16 mm verwendbar ist; hiermit können verschiedene Lokmodelle nachgerüstet werden, nachdem in die Rahmenplatinen entsprechende Bohrungen eingebracht wurden. Der Bremsbacken ist links- und rechtsseitig verwendbar, der nicht benötigte Halter wird abgetrennt. Bild 3 zeigt eine EM-BR 64 mit diesen Bremsbacken ausgestattet.
Die Triebwerksleuchte L 57 (0,25 M), die ebenfalls im Bild 3 zu sehen ist, wird aus glasklarem Polystyrol gespritzt; hier ist vor dem Anbau eine Nachbehandlung erforderlich, indem Flansch, Schraubenimitationen und ein Stück des Schaftes mit rotem Nitrolack vorsichtig bemalt werden. An und für sich ist die Triebwerksleuchte lichtleitfähig; eine Lichtzuführung mittels Leitkabel ist aber nur bei solchen

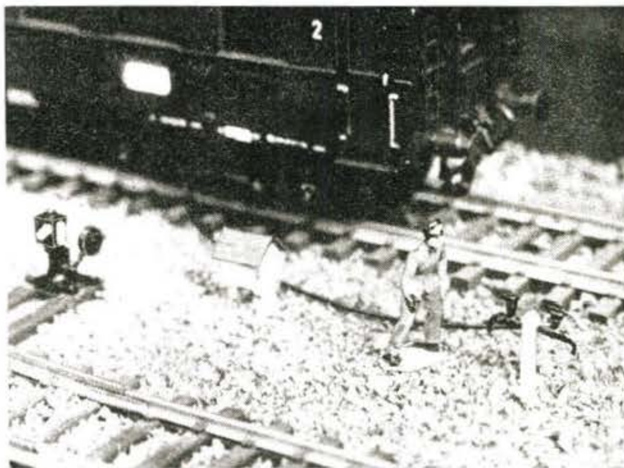
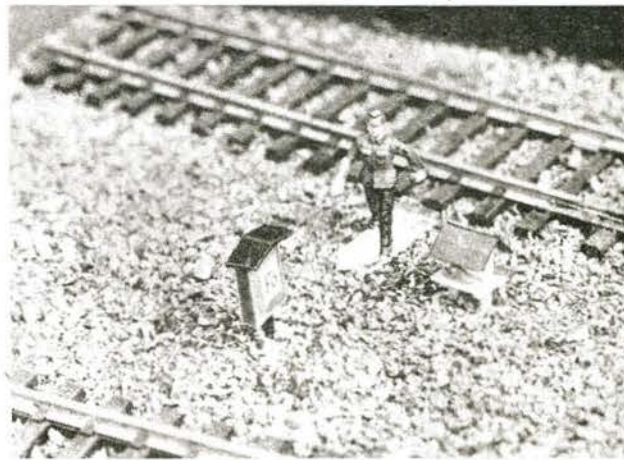


Bild 1 Vorbereitung zum Anschließen der Reisezugwagen an den Vorheizstutzen

Bild 2 Fernsprecherhäuschen L 38 mit Fo-Schild. Eine vorbildgetreue Wirkung wird erzielt, wenn das Dach des Häuschens schmutzigschwarz bemalt wird (matte Farbe).



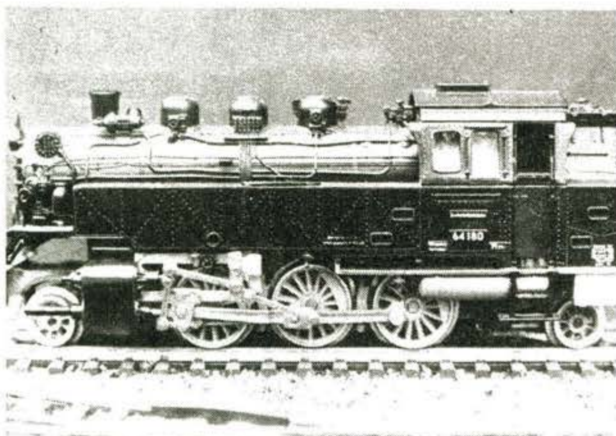


Bild 3 Bremsbacken und Triebwerksleuchten sind gut erkennbar — sie bereichern das Aussehen dieser BR 64 vom VEB EM Zwickau ungemein

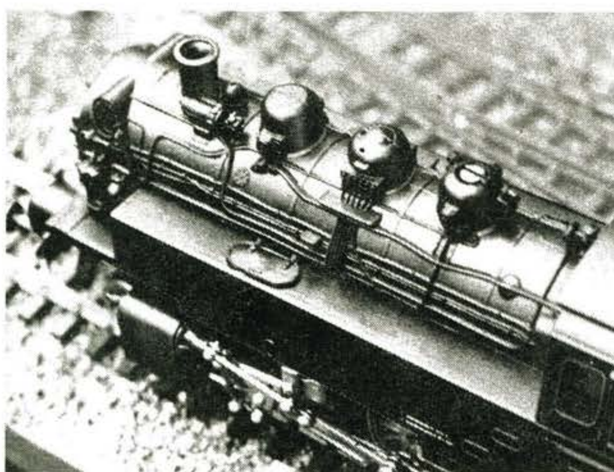


Bild 4 Der Wasserkastendeckel, an einer EM-BR 64 angebracht

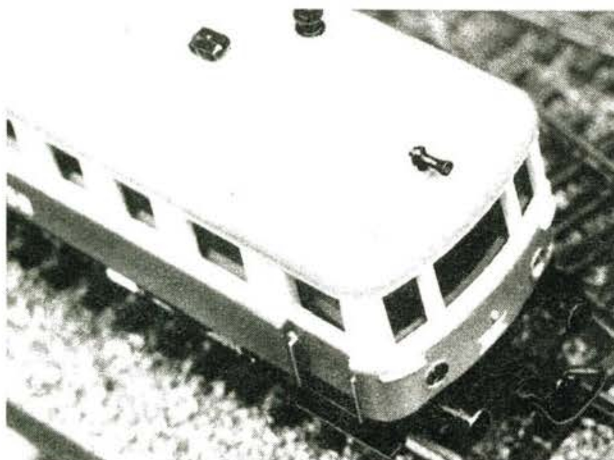
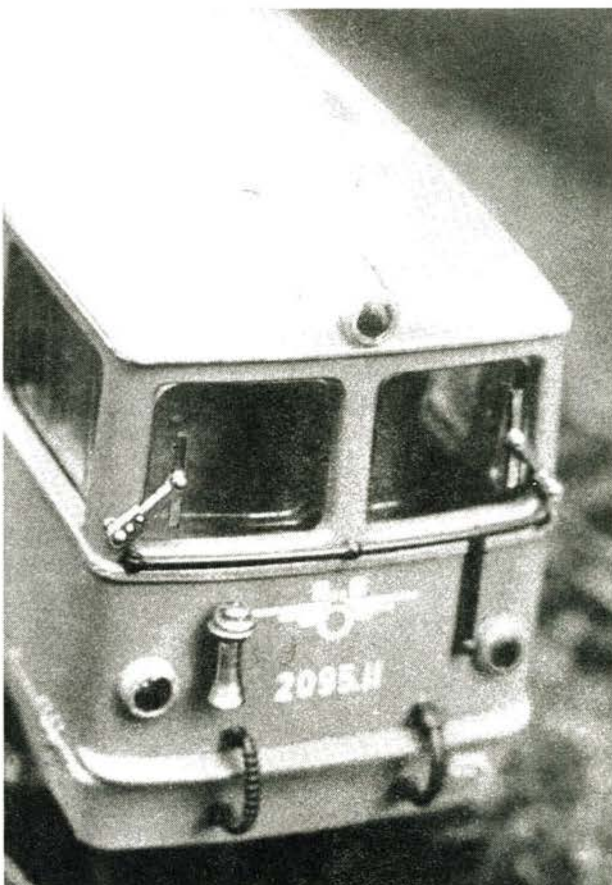


Bild 5 Ein Typhon in schwarzer Ausführung wurde hier auf dem Dach eines PIKO-VT 135 angeordnet

Loks sinnvoll, die einen „Dauer-Standplatz", etwa vor einem Lokschuppen, zugewiesen bekamen.
Der ovale Wasserkastendeckel L 56 (0,25 M) ist sowohl für Tenderloks als auch für Schlepptender geeignet. Er wird, wie Bild 4 zeigt, an geeigneter Stelle mit etwas Polystyrol-Kleber befestigt.
Das Typhon L 59 (0,30 M) ist in Schwarz und Silber erhältlich. Es kann waagerecht oder senkrecht befestigt werden; der nicht benötigte Befestigungsstift wird abgetrennt. Bild 5 zeigt ein Typhon auf dem Dach eines PIKO-VT 135.
Die Scheibenwischer links (L 60) und rechts (L 61), je 0,30 M, sind zur Komplettierung von Diesel- und Elloks sowie Triebwagen gedacht. In entsprechende 0,9-mm-Bohrungen werden die vorher gekürzten Zapfen mit ganz wenig Klebstoff so eingeklebt, daß die Wischerblätter an der Scheibe anliegen. Beide Scheibenwischer werden aus silberfarbenem schlagzähem Polystyrol gefertigt. Das Bild 6 zeigt ein Wischerpaar an einer Schmalspur-Diesellokomotive.
Als L 62 erscheint eine Laterne für Kleinlokomotiven (0,40 M), geeignet für Rangier- und Rottenfahrzeuge. Im Bild 7 ist eine EM-BN 150 nach einem kleinen Umbau mit diesen Laternen ausgerüstet.
Im Heft 3/76 wurde der nun lieferbare Heizschlauch mit Halter L 63 (0,30 M) bereits als Muster vorgestellt.
Das Bild 8 zeigt dieses Bauteil nochmals an einer EM-BR 64, nachdem es mit etwas Duosan unter die Pufferbohle geklebt wurde. Beim Ankleben ist zu beachten, daß die erste Hälfte des Heizschlauchs bis zum Gelenk genau senkrecht hängt.
Ein Dampf-Läutewerk der Bauart Latowski erscheint unter der Nummer L 64 (0,35 M). Es wird in eine 1-mm-Bohrung, die etwas oval aufgeweitet wird, eingeklebt. Bild 9 stellt dieses Läutewerk hinter dem seit längerem bekannten Kobelschornstein L 54 auf der Rauchkammer einer Eigenbau-Schmalspurlokomotive vor.

Bild 6 Die Scheibenwischer an einer Schmalspur-Diesellok. Vorn links ist ein Typhon aus silberfarbener Spritzgußmasse montiert.



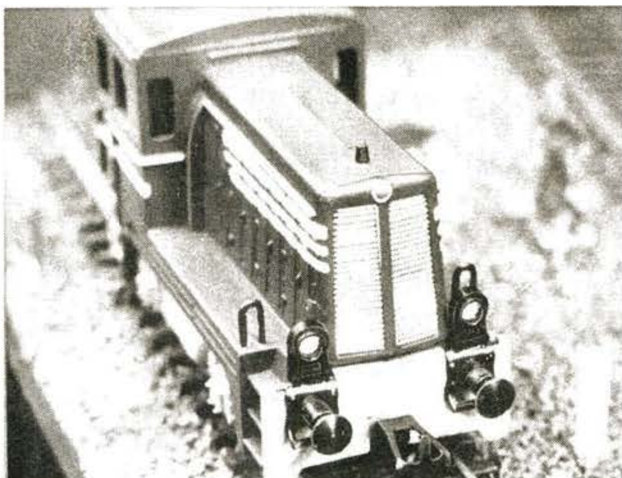


Bild 7 Die Kleindiesellok BN 150 des VEB EM Zwickau erhielt die neuen Laternen L 62. Die Griffstangen wurden von den Pufferflanschen abgetrennt und hinter den Trittstufen auf dem Umlauf angebracht

Als letztes Bauteil dieser Serie folgt noch ein Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom als L 65 (0,45 M), das sich für viele Kleinbahn- und Schmalspurlokomotiven, vor allem jedoch für die preußischen Regelspur-Länderbahnlokomotiven eignet. Der Zapfen und die Flanschunterseite werden mit etwas Kleber versehen und das Ventil dann in eine entsprechende Bohrung eingeklebt. Das Bild 10 zeigt dieses Ventil auf der Stehkesseldecke eines im Bau befindlichen Schmalspur-Lokmodells.
Interessierte Modellbahner können wiederum ihre Bestellungen an die Anschrift Heinz Lehmann (DVM), 8246 Lauenstein, Bahnhofstraße 4, richten; dazu sind folgende Angaben in der Reihenfolge der L-Nummern erforderlich: L-Nummer, Stückzahl und, falls notwendig, Farbangaben. Sämtliche in den vergangenen 10 Jahren bekanntgewordenen Bauteile bleiben weiterhin im Angebot; auch der Turbogenerator L 52, der längere Zeit nicht lieferbar war, wird wieder angefertigt. Handdekorierte Bauteile, wie Loklaternen, Schlußsignale, Kilometersteine und Grenzzeichen sind nur in begrenzter Stückzahl erhältlich; man ist aber bestrebt, allen Wünschen gerecht zu werden. Weiterhin wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Weichenlaternen L 16 und L 17 sowie die Gleissperrenlaterne L 20 nur in Verbindung mit den zugehörigen Bauteilen L 15, L 18 und (wahlweise) L 19 geliefert werden können.
Für N-Modellbahner sind die Schlußsignale L 23 N, L 24 N und L 37 N (solange vorrätig) noch erhältlich; diese werden dann nicht mehr aufgelegt.
Aus Versandgründen werden künftig **nur** noch Bestellungen ab 15,— M ausgeführt, die ausschließlich als Nachnahmen zum Versand kommen; die Modellbahnfreunde werden daher gebeten, möglichst Sammelbestellungen aufzugeben. Über die Lieferzeiten gilt das bereits im Heft 3/76 Veröffentlichte.
Für alle Interessenten steht nunmehr auch ein Prospektblatt zur Verfügung, in dem sämtliche bisher lieferbaren Bauteile enthalten und abgebildet sind. Dieses Blatt wird auf Wunsch zugesandt, wenn ein mit Anschrift des Empfängrs versehener Briefumschlag (mit einer 5-Pf-Briefmarke und mit Drucksachen-Aufschrift versehen) sowie Beilage einer 20-Pf-Briefmarke) an die obengenannte Anschrift eingesandt wird.
Vorschläge über neue Bauteile, die das bestehende Sortiment sinnvoll ergänzen können, werden gern entgegengenommen: diesen und auch anderen Schriftwechsel aber bitte getrennt von den Bestellungen halten!

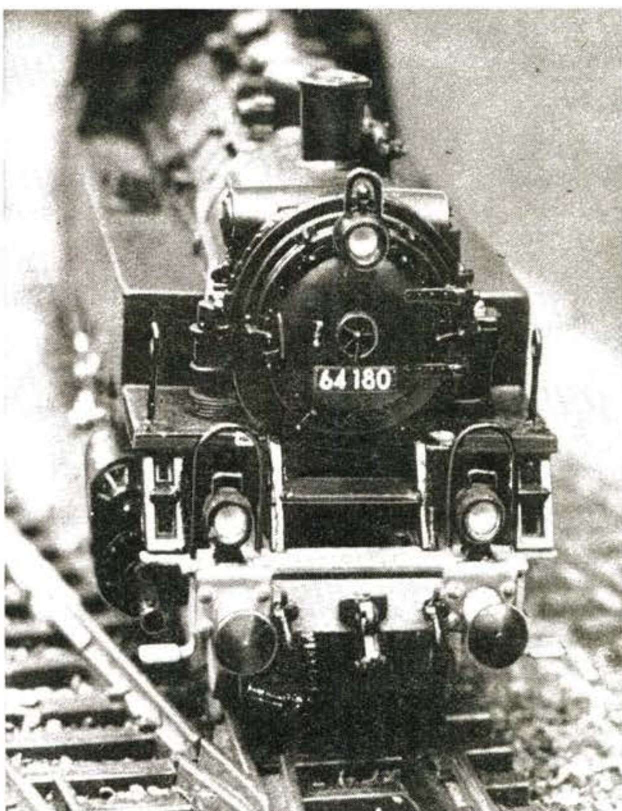


Bild 8 Der Heizschlauch wurde unter der Pufferbohle dieser EM-BR 64 montiert

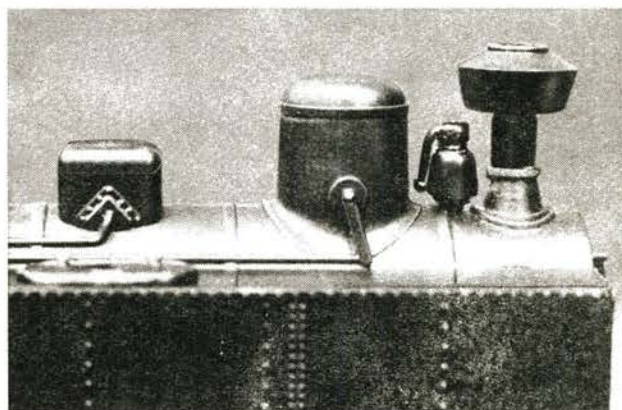


Bild 9 Das Dampf-Läutewerk L 64 zwischen Schornstein und Dampfdom einer Schmalspurlok

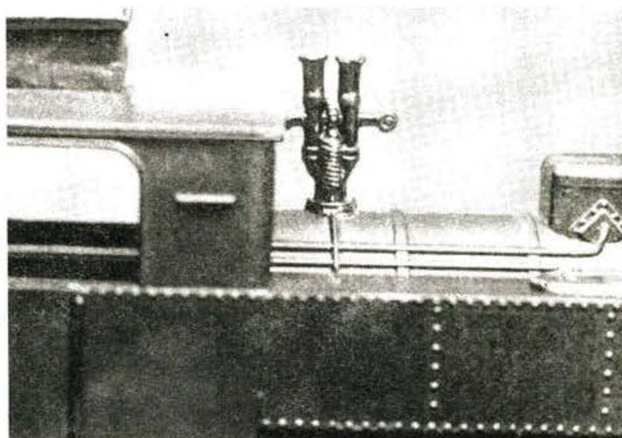


Bild 10 Ein Ramsbottem-Sicherheitsventil auf dem Stehkessel eines noch recht unvollständigen Schmalspurlok-Modells

Fotos: Thomas Lehmann, Lauenstein

WERNER HAMMER, Ludwigslust

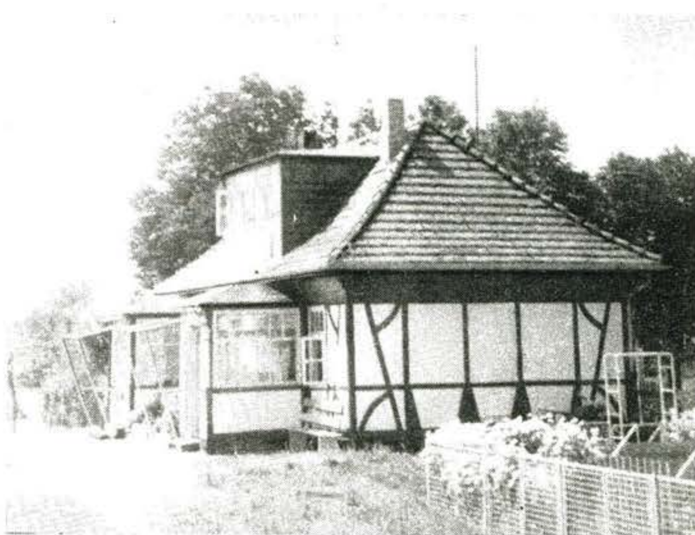
Bauanleitung für das Empfangsgebäude des Hp Ostseebad Graal-Müritz Schwanenberg

Im Sommer vergangenen Jahres verlebte ich meinen Urlaub in Graal-Müritz. Dabei entdeckte ich das reizvolle Empfangsgebäude des Hp Graal-Müritz Schwanenberg. Einige Fotos waren schnell „geschossen“ und die Hauptmaße des Gebäudes mit dem Zollstock vermessen. Als Ergebnis der kleinen Urlaubsbeschäftigung wurde dieser Bauplan in der Nenngröße H0 entwickelt.

Zunächst einige Bemerkungen zum Vorbild. Das Gebäude wurde 1925 erbaut, als die Eisenbahnstrecke nach Graal-Müritz (Kursbuch der DR, Nr. 981) entstand. Es war die sogenannte Bäderbahn, die seinerzeit von der Stadt Rostock erbaut wurde. Sie sollte in erster Linie die anliegenden Ostseebäder bedienen. Der Reiseverkehr ist auch heute noch recht beträchtlich. Das kleine eingeschossige Empfangsgebäude des Haltepunkts wurde in Fachwerkkonstruktion errichtet und mit einem Walmdach versehen, das mit „Biberschwänzen“ als Kronendach eingedeckt ist. Vor etwa 15 Jahren wurde das Gebäude durch die Windfangvorbauten ergänzt. Das angebaute Stallgebäude dürfte etwa ebenso alt sein. Der einfache Grundriß beinhaltet einen Warteraum, eine kleine Fahrkartenausgabe und eine Dienstwohnung für den Haltepunktwärter.

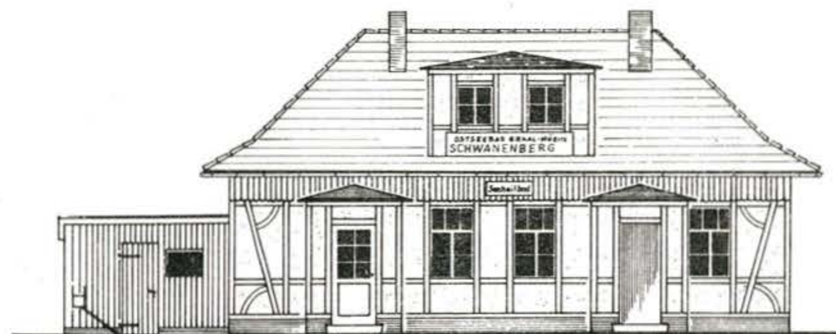
Die Modellherstellung ist nicht kompliziert. Es wird die bewährte Gemischtbauweise (Pappe oder Sperrholz entsprechender Dicken) empfohlen. Langwierige Erläuterungen derselben dürften sich erübrigen, da sie allgemein bekannt ist. Die Maße können der Zeichnung entnommen werden und sind auf das Doppelte zu vergrößern. Zu beachten ist, daß die Fenster außen bündig einzubauen sind, da sie sich nach außen öffnen lassen. Diese Bauweise ist im Norden unserer Republik üblich. Wenn man aber das Gebäude auf eine Anlage mit Mittelgebirgsmilieu setzen will, sollten die Fenster hinter die Wände geklebt werden und sich nach innen öffnen. Sie meinen, nur eine Kleinigkeit? Durchaus nicht, solche Details sind immer wieder wichtig, will man größtmögliche Vorbildtreue erreichen. Hauptdach und Windfangdächer besitzen Dachrinnen. An der Nordseite des Gebäudes befinden sich zwei Fallrohre, eines ebenso an jedem Windfang. Noch einige Bemerkungen zur Farbgebung. Fachwerkhölzer, Dachuntersichten und obere Bretterverschalung erhalten einen dunkelbraunen, die glatt geputzten Gefache einen kalkweißen Anstrich. Das Hauptdach wurde mit roten „Biberschwänzen“ eingedeckt. Gleiches Material fand zur Verkleidung der Dachaufbauseitenwände Verwendung. Die Dachflächen des Dachaufbaus, der Windfänge und des Stalls sind mit einer Dachpappeindekkung versehen. Der kleine Stall ist in einfacher Bretterkonstruktion errichtet, die ebenfalls braun gestrichen ist. Alle Fenster sind weiß, die Türen, Fallrohre und Dachrinnen sind hellgrün, der Sockel ist dunkelgrau angestrichen. Hellgrüne Blumenkästen vor den Fenstern, blühende Kletterrosen und die entsprechenden Bezeichnungsschilder vervollständigen das farbenfreudige Modell.

Der Stallanbau kann auch weggelassen werden. Außerdem könnte man das Gebäude, ohne jede Beschriftung, als Doppelwohnhaus deklarieren. Die ausführliche Bauzeichnung wird noch durch drei Fotos ergänzt. Ein vielseitiges und interessantes Modell, für dessen Nachbau ich viel Freude wünsche.

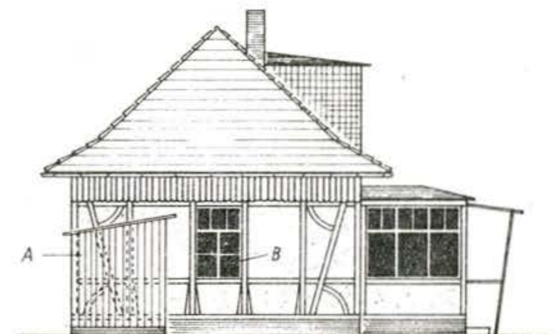






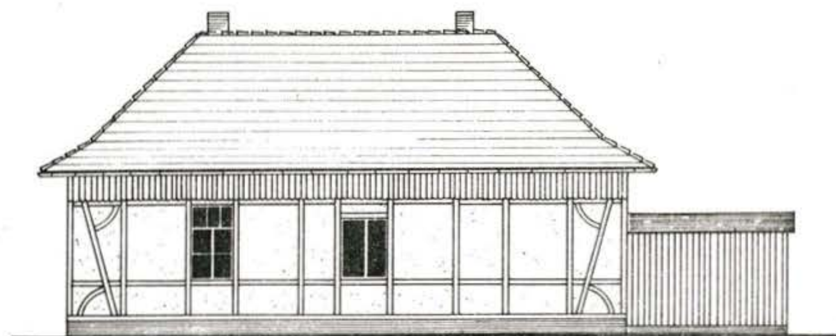


Ansicht von Süden

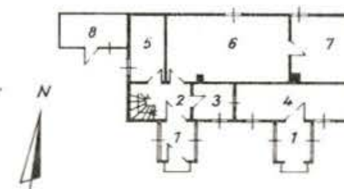


Ansicht von Westen

Ansicht von Osten spiegelgleich, nur ohne Schuppen A und ohne Fenster B.



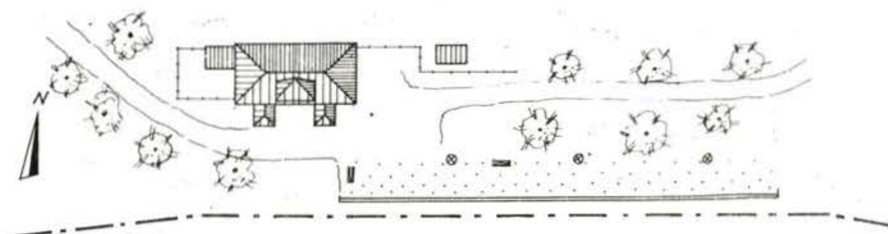
Ansicht von Norden



1 Windfang
2 Vorraum, Treppenhaus
3 Fahrkartenausgabe
4 Warteraum
5 Küche
6 Wohnzimmer
7 Schlafzimmer
8 Stall

Grundriß M. 1:5

Lageplan M. 1:10

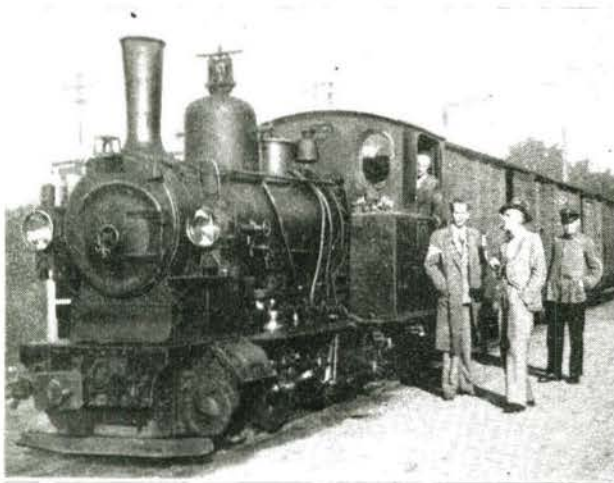


1975	Dat.	Name		Werner Hammer Ludwigsfelde K.-Liebknecht-Str. 48a	Nenngr. H0
gez.	2. 5.	Frank			
gepr.	6. 5.	[illegible]			
M. 1:2 1:5, 1:10	Empfangsgeb. Hp Schwanenberg Ansichten, Grundriß, Lageplan			Zchngs.-Nr. 04. 101 - 1	

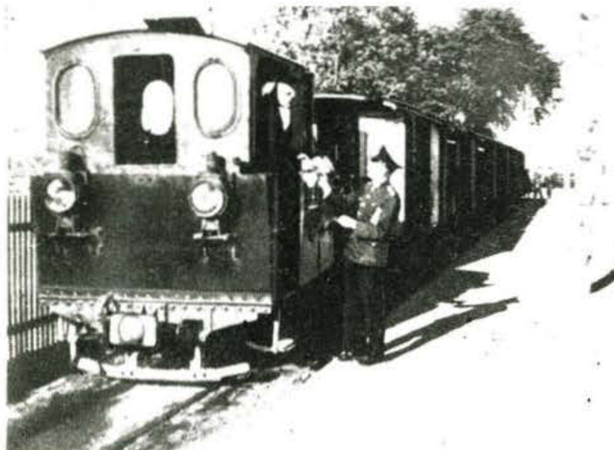




2



3



4

Dr. WERNER HORMANN, Greifswald

HISTORISCHES von der Strecke Greifswald—Lubmin

Im Heft 8/71 der Fachzeitschrift wurde von Dipl.-Ing. Spranger die neue Hauptbahn Greifswald—Lubmin vorgestellt, versehen mit einigen Vergleichen zur früheren Kleinbahn Greifswald—Lubmin. Folgende Ergänzungen mögen Freunden der Eisenbahn weiteres Material in die Hand geben.

Akten im Staatsarchiv Greifswald beweisen, daß die im Jahre 1898 mit einem großen Festessen eröffnete 750-mm-Schmalspurbahn Greifswald—Wolgast (KGW), deren bedeutungsvollster Streckenteil Greifswald—Lubmin war, bereits in den ersten Jahren ihres Bestehens Aktienbesitzern und Aufsichtsrat finanzielle Sorgen bereitete. So mußte sich bereits im Jahre 1905 der damalige Kreistag des Kreises Greifswald in seiner Sitzung am 16. Dezember mit der Situation der Kleinbahn Greifswald—Wolgast beschäftigen. In der dazu eingebrachten Vorlage heißt es: „Der Kreistag wolle beschließen... sich an der Erweiterung der Kleinbahn Greifswald—Wolgast nach Maßgabe der Vorschläge, wie sie der Aufsichtsrat der Kleinbahngesellschaft Greifswald—Wolgast gemacht hat, durch Übernahme von 46 Stammaktien" zu beteiligen.

Als Begründung dafür wurde u. a. angeführt: „Im Vergleich mit den anderen Kleinbahnen im Kreise Greifswald waren die Erträge der Kleinbahn Greifswald—Wolgast bisher wenig befriedigend. Während die Kleinbahn Anklam—Lassan auf ihre Prioritätsaktien schon mehrfach Dividenden hat zur Verteilung bringen können und während die Kleinbahn Greifswald—Jarmen neben der vollen Dotierung aller Fonds zur Verbesserung ihres Betriebes erhebliche Summen hat verwenden können, ist die Kleinbahn Greifswald—Wolgast mit der Dotierung ihrer Fonds noch erheblich im Rückstande. Nach der Bilanz per 31. März 1905 sollte der Erneuerungsfond einen Bestand von 57588 Mark und 51 Pfennigen aufweisen, während ihm bisher erst 3884 Mark und 95 Pfennige haben zugeführt werden können. Wenngleich sich nun die Ergebnisse aus dem Betriebe von Jahr zu Jahr gebessert haben... so hat der Aufsichtsrat der Kleinbahngesellschaft Greifswald—Wolgast doch Anlaß genommen, der Frage näher zu treten, ob nicht durch entsprechende Erweiterung der Kleinbahn Greifswald—Wolgast, durch Ausstattung derselben mit weiteren Betriebsmitteln, sowie schließlich durch anderweitige Gestaltung des Betriebes eine dauernde Gesundung der Verhältnisse dieser Kleinbahn herbeigeführt werden könne...". Als Mittel hierzu wurden, neben dem Verlegen eines Anschlußgleises nach Kühlenhagen, das durch bedeutenden Zuckerrübenanbau große Frachteinnahmen versprach, die nähere Heranführung der Bahn an den Badeort Lubmin, der Bau von Beamtenwohnhäusern und die Beschaffung neuer

Bild 1 1935: Eine Lok und mehrere Wagen sind im Hanshägener Wald entgleist und werden von den Streckenarbeitern, die sich in einer Pause dem Fotografen stellen, wieder aufgerichtet Fotos: Verfasser

Bild 2 1937: Lokparade im Seebad Lubmin

Bild 3 1939: Die Kleinbahn nach Lubmin-Seebad steht abfahrbereit im Bf Greifswald

Bild 4 1941: Lok Nr. 2, die kleinste, nur zweiachsige Lok, wartet in Greifswald-Eldena vor einem kombinierten Zug auf das Abfahrtssignal in Richtung Greifswald

Wagen angesehen. Lesen wir hierzu in der genannten Vorlage: „2. Der Kleinbahnhof in Lubmin befindet sich zur Zeit am Südende von Lubmin, weit entfernt vom Badeort Lubmin. Im Interesse des aufsteigenden Badeortes Lubmin — die Besuchsziffer betrug im Sommer 1905 1500 Fremde — sowie im Interesse der Ausflügler nach Lubmin von Greifswald und Wolgast aus, erscheint es dringend erwünscht, ein Gleis bis zu der Stelle hin zu legen, wo die Villenstraße in Lubmin sich von dem Wege Lubmin—Spandowerhagen abtrennt. Aber nicht nur für den Personenverkehr nach Lubmin, sondern auch für den Transport von Baumaterialien dorthin würde dieses Geleis von der größten Bedeutung sein...

4. Die Erbauung zweier Beamtenwohnhäuser in Lubmin ist ein dringendes Bedürfnis, weil die Beamten der Kleinbahn während der Badesaison in Lubmin ein Unterkommen nicht finden und die somit erforderliche Unterbringung in benachbarten Orten zu nennenswerten Übelständen führt.

5. Die Beschaffung von 8 Gi-Wagen ist im Interesse der Hebung des Personenverkehrs eine Notwendigkeit. Da die zur Zeit vorhandenen Personenwagen zur Bewältigung des Personenverkehrs nicht annähernd ausreichen, haben zu diesem Zwecke bisher Güterwagen benutzt werden müssen. Das war aber nur ein recht mangelhafter Notbehelf. Die Furcht, auf derartige Wagen angewiesen zu sein, hat sicher manchen von der Benutzung der Kleinbahn abgehalten, da sowohl der Aufenthalt in diesem Wagen, wie das Ein- und Aussteigen aus diesen Wagen überaus beschwerlich und lästig war. Die sogenannten Gi-Wagen sind zwar auch Wagen, die im Winter zur Güterbeförderung benutzt werden können; sie haben aber Türen an den beiden Endseiten und Fenster, so daß sie mit entsprechenden Bänken versehen, sehr wohl zur Beförderung von Personen verwandt werden können.

6. Die Beschaffung von 2 Motorwagen soll gleichfalls eine bessere Pflege des Personenverkehrs ermöglichen... da jetzt vielfach das Publikum mit Rücksicht auf die lange Fahrtdauer von der Benutzung der Kleinbahn absieht." Immerhin ist es interessant, daß es im Jahre 1905 bereits schwierig war, Personen im Badeort Lubmin unterzubringen. Aus Punkt 2 und 5 wird ersichtlich, daß neben der Verbesserung des Personenverkehrs aber besonders die Erhöhung der Güterbeförderungsleistung der Kleinbahngesellschaft am Herzen lag. Die Anschaffung kombinierfähiger Personen-Güterwagen war bei Kleinbahnen häufige Praxis. Wenn auch im Ergebnis der Vorlage, besonders durch die Weiterführung einer 800 m langen Strecke von Lubmin Dorf nach Lubmin Seebad (beide ehemaligen Bahnhöfe können noch heute in Lubmin betrachtet werden) die Kleinbahn anziehender wurde, so daß im Sommer, besonders an Sonntagen, die beiden fahrplanmäßigen Züge durch Züge bis Lubmin sowie durch einen Pendelverkehr von Greifswald-Platz bis Greifswald-Eldena verstärkt wurden, so konnte die Kleinbahn wie viele andere auch den Sorgen der krisenreichen 20er Jahre nicht entgehen, so daß auf dem weiterführenden Abschnitt Lubmin—Kröslin andererseits der Verkehr nur mittwochs und sonnabends aufrechterhalten wurde. Auch eine dann in den 30er Jahren beabsichtigte Streckenbegradigung ab Greifswald-Eldena, um die Fahrzeit zu verkürzen, kam nicht mehr zur Ausführung. So wurde gerade der einst von den Gutsbesitzern geforderte kurvenreiche Verlauf der Strecke später der Bahn zum Verhängnis.

Heute erfreuen wir uns um so mehr an der neuen, modernen Bahnverbindung nach Lubmin, die selbst im Winterzeitraum mit täglich 8 Zugpaaren im Reisezugverkehr betrieben wird. Trotzdem bleibt es nicht uninteressant, die beigestellten historischen Fotos der ehemaligen KGW zu betrachten.

Aus: „Vorlage I für den Kreistag am Sonnabend, d. 16. Dezember 1905. Staatsarchiv Greifswald. Rep. 60, Nr. 2639

Modellbahn allgemein — *interessante Kurzbeiträge*

Erläuternde Tips zur vereinfachten Berechnung und Kontrolle der Geschwindigkeit bei Modelleisenbahnen

Seit mehr als zwei Jahrzehnten weist die Modellbahnliteratur darauf hin, daß eine Modelleisenbahn kein „Rennauto" ist. Unser Hobby wird deshalb nur dann ernsthaft betrieben, wenn wir unsere Triebfahrzeuge bzw. Zugeinheiten mit einer dem Vorbild entsprechenden Geschwindigkeit auf unseren Anlagen verkehren lassen. Wer dieser Forderung gerecht wird, wird die Anzahl der „Unfälle" im Fahrbetrieb erheblich reduzieren.

Während, wie wir wissen, beim großen Vorbild die Fahrgeschwindigkeit in km/h = Kilometer pro Stunde ausgedrückt wird, rechnet der Modelleisenbahner auf Grund der starken maßstäblichen Verkleinerung der Schienenwege und Fahrzeuge mit cm/s = Zentimeter pro Sekunde, was eine entsprechende Umrechnung erforderlich macht. In der Modellbahnliteratur wird hierfür in der Regel eine zweimalige Teilung der Geschwindigkeitsangabe des Vorbilds empfohlen. Der erste Teiler, auch Divisor genannt, entspricht dem Maßstab der jeweiligen Nenngröße des Modells und beträgt bekanntlich
für die Nenngröße H0 = 87,
für die Nenngröße TT = 120 und
für die Nenngröße N = 160.

Fährt zum Beispiel ein Zug des Vorbilds mit 50 km/h, so ist folgende Rechnung vorzunehmen:

$\frac{50\ \text{km/h}}{87} = 0{,}575$ km/h beim Modell der Nenngröße H0,

$\frac{50\ \text{km/h}}{120} = 0{,}417$ km/h beim Modell der Nenngröße TT und

$\frac{50\ \text{km/h}}{160} = 0{,}312$ km/h beim Modell der Nenngröße N.

Somit würde unser Modellzug, je nach Nenngröße, 575 m, 417 m oder 312 m in einer Stunde zurücklegen.

Als nächster zweiter Teiler wird in der Modellbahnliteratur — allerdings leider fast immer ohne die rechnerische Begründung — der Divisor 0,036 angegeben. Zum besseren Verständnis sei hierzu gesagt: Er resultiert einfach daraus, daß jeder Kilometer des Vorbilds aus 100 000 Zentimetern besteht und jede Stunde sich aus 3600 Sekunden zusammensetzt. Rechnerisch dargestellt sieht das so aus:

$$\frac{100\,000\ \text{cm}}{3600\ \text{s}} = \frac{1\ \text{cm}}{0{,}036\ \text{s}}!$$

Teilen wir nun die vorhin in km/h gewonnenen Geschwindigkeiten des Modellzugs durch diesen zweiten Divisor, so ergibt sich:

$\frac{0{,}575}{0{,}036} = 15{,}97 \approx 16$ cm/s für die Nenngröße H0,

$\frac{0{,}417}{0{,}036} = 11{,}58 \approx 11{,}5$ cm/s für die Nenngröße TT und

$\frac{0{,}312}{0{,}036} = 8{,}66 \approx 8{,}5$ cm/s für die Nenngröße N.

Diese im Grunde unnötige zweimalige Division der von der Geschwindigkeit des Vorbilds herrührenden Ausgangszahl läßt sich aber rechnerisch dadurch vereinfachen, daß man die beiden Teiler zu einem Divisor zusammenfaßt, was sich wie folgt darstellt:
(Angenommen wird hier wieder die Vorbildgeschwindigkeit von 50 km/h)

$$\frac{50}{87 \cdot 0{,}036} = \frac{50}{3{,}13} \approx 16 \quad \text{cm/s für die Nenngröße H0,}$$

$$\frac{50}{120 \cdot 0{,}036} = \frac{50}{4{,}32} \approx 11{,}5 \ \text{cm/s für die Nenngröße TT,}$$

$$\frac{50}{160 \cdot 0{,}036} = \frac{50}{5{,}76} \approx 8{,}5 \ \text{cm/s für die Nenngröße N.}$$

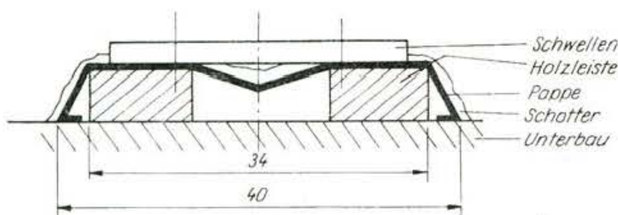
Für einen weniger geübten Rechner unter den Anfängern sei schließlich erwähnt, daß man mit der relativ einfacheren Methode des Malnehmens zu den gleichen Ergebnissen kommt. Man multipliziert einfach die gegebene km/h-Zahl des Vorbilds mit 0,32 für die Nenngröße H0, mit 0,23 für die Nenngröße TT und mit 0,17 für die Nenngröße N (Beispiel: 50 × 0,32 = 16; 50 × 0,23 = 11,5 bzw. 50 × 0,17 = 8,5). So einfach geht es also auch! Selbstverständlich kann man mit dem jeweils umgekehrten Rechnungsverfahren unschwer anhand der gemessenen cm/s prüfen, inwieweit die jeweilige Geschwindigkeit auf unserer Anlage der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds gerecht wird. Dabei ist jeder gut beraten, lieber eine etwas geringere Geschwindigkeit in Kauf zu nehmen, als unnötige „Unfälle" zu riskieren.

Willy Hucke, Weimar

Gleisbau — leichter gemacht

Auf vielen Modellbahnanlagen vermißt man ein wichtiges Detail, die Bettung der Gleise. Der Grund dafür ist, daß die Bettung sehr material- und zeitaufwendig ist. Beim Aufbau meiner neuen H0-Anlage überlegte ich, wie man diesen Aufwand umgehen kann. Die Lösung ist scheinbar einfach. Entsprechend der geplanten Gleisführung werden auf den Unterbau (gleich ob Platten- oder Rostbauweise) zwei Holzleisten 10 mm × 5 mm parallel mit einem Außenkantenabstand von 34 mm (für H0) befestigt. Über diese beiden Leisten wird dann Pappe geklebt, die der Form der Bettung entspricht (Bild 1). Man kann hierbei wahlweise die Pappe zwischen den Holzleisten waagerecht oder wie in Bild 1 nach

Bild 1



unten eingezogen anbringen. Die zweite Bauart kommt dem Vorbild näher, da der Schotter zwischen den Gleisen tiefer liegt. Die Auswahl des Materials zur Beschotterung bleibt jedem selbst überlassen. Es können auch Schottermatten verwendet werden. In Gleisradien müssen die Leisten entsprechend dem Radius auf dem Unterbau verleimt werden und die Pappe als einzelne Streifen angesetzt werden. Ich habe diese Bauart für das H0-Pilz-System verwendet, sie dürfte aber für alle Gleissysteme zu benutzen sein.
Ein weiterer Hinweis bei der Verwendung von Pilz-Gleisen gilt der Stromzufuhr zu den Schienen (Bild 2). Das Anlöten

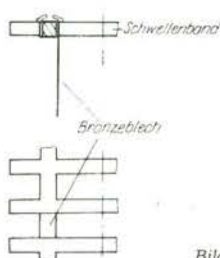


Bild 2

der Drähte an das fertige Gleis ist immer mit der Gefahr der Deformierung des Schwellenbands verbunden. Die handelsüblichen Anschlußstücken wirken wiederum zu klobig und fallen immer sofort ins Auge. So befestigte ich also an jedem Gleisstück, bevor es in die Anlage eingesetzt wird, einen Bronzeblechstreifen (0,3 mm stark, 4 mm breit und etwa 60 mm lang). Die Befestigungsweise ist aus der Zeichnung zu erkennen. Dieser Streifen wird durch die Bettung unter die Anlage geführt. Man ist dann jederzeit in der Lage, einen Draht anzulöten.

Gerald Wohlfahrt, Erfurt

Neue Gesichtspunkte im Gleisbau für Nenngröße 0

Zu Beginn meiner Ausführungen möchte ich gleich eine Einschränkung machen. Ich weiß natürlich nicht mit absoluter Sicherheit, ob die von mir hier darzulegenden Gedanken nicht schon vorgebracht worden sind.
Als langjährige Modelleisenbahnerin der Baugröße H0 habe ich in all den Jahren immer wieder mit den großen Spurweiten geliebäugelt. Dies ist verständlich, denn die Möglichkeiten zur Darstellung von Feinheiten sind größer. Leider mußte ich alle diese Gedanken immer und immer wieder verwerfen, denn sowie ich zu dem Problem der Schienen kam, war ich festgefahren. Es ist bekannt, daß es seit Jahren kein Schienenprofil für den Maßstab 1:45 gibt. Das „billige" Schienenprofil der Spielzeugeisenbahn verursachte bei mir Abneigung. Damit wurden alle Gedanken an einen möglichen Bau von Fahrzeugen der Spurweite 32 mm beiseite geschoben.

Da fiel mir eines Tages beim Durchblättern meiner Zeitschriften „Der Modelleisenbahner" im Heft 4/73 ein Artikel über NEM-Feinnormen in die Hände. Nachdem ich besagten Artikel dreimal mit höchster Konzentration gelesen und durch Hinzuziehen weiterer Literatur studiert hatte, stellte ich mir folgende Frage: „Wenn es möglich ist, bei H0 den Spurkranz der Räder auf 0,6 mm Höhe zu bringen, warum sollte es dann nicht möglich sein, den Spurkranz von Rädern der Nenngröße 0 nach NEM 311 in den Abmessungen für H0 anzufertigen, d.h. maximal 1,4 mm hoch?" Ein intensives Messen und Rechnen begann und das Ergebnis sieht so aus:

Es wurde eine Lok pr T 3 als Projekt aufgelegt. Die Räder wurden nach einer neuen Technologie selbst angefertigt und zwar als H0-Räder nach NEM 312 mit 24,4-mm-Laufkreisdurchmesser. Die Radbreite von 3 mm entspricht der der Hauptausführung mit 135 mm im Maßstab 1:45 genau. Damit wurde es möglich, das im Handel erhältliche Schienenprofil von 2,7 mm Höhe zu verwenden.
Jetzt war nur noch zu untersuchen, wie groß bei 2,7 mm die Abweichung von der Wirklichkeit im Maßstab 1:45 sein würde. Das Ergebnis war sehr interessant.
Die Schienen der Strecke Lübeck—Büchen von 1862 hatten eine Höhe von 127 mm, das entspricht 2,8 mm; die Schienenform 6 = 134 mm entspricht 3 mm; die Schienenform 8 = 138 mm entspricht 3,1 mm. Da die Eisenbahnliteratur die Schienenform 6 und 8 noch als gültig ansieht und die Abweichung nur 15% beträgt, halte ich diesen Kompromiß für vertretbar.
Es wurde auch sofort ein Probegleis von 1 m Länge angefertigt. Die Schwellen bestehen aus Leisten 3 mm × 5 mm. Die Schienenplatten sind aus Blech von Konservenbüchsen 8 mm × 3 mm × 0,25 mm und mit je zwei kleinen Nägeln auf die Schwellen genagelt. Das Schienenprofil aus Neusilber ist auf die Schienenplatten mit wenig Lötzinn aufgelötet. Es ist Interessenten überlassen, ob sie die Schienen auf jeder Schwelle befestigen wollen oder nur auf jeder 2., 3. usw. Es empfiehlt sich, die Schienenplatten rostig anzumalen oder die fehlenden Platten durch Silberfarbe zu imitieren. Das Gleis sieht sehr wirklichkeitsgetreu aus.

Helge Palm, Rostock

MOROP — aktuell

Pressebericht über die Tagung des Technischen Ausschusses des MOROP am 11. und 12. September 1977 in Como (Italien)

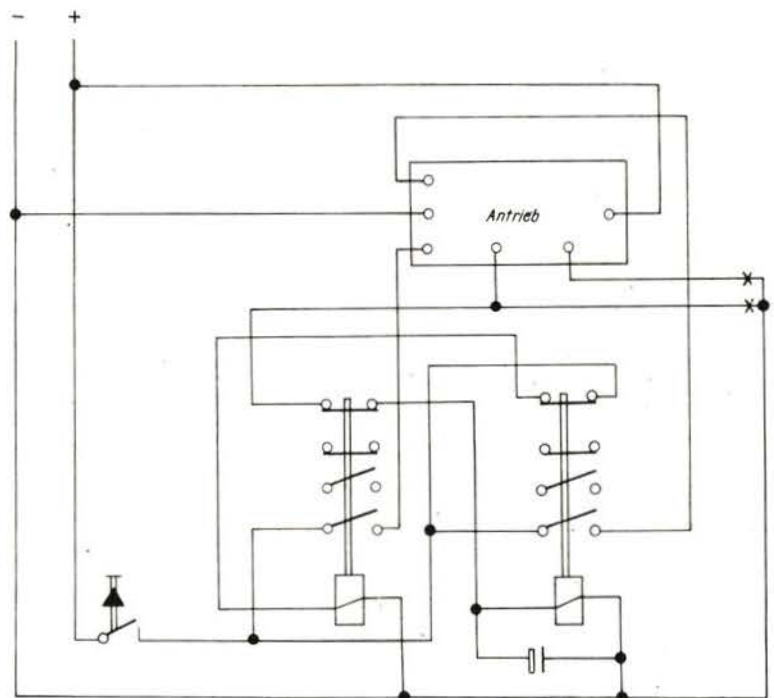
Anläßlich des XXIV. MOROP-Kongresses wurden Beratungen des Technischen Aussschusses durchgeführt, an denen außer dem Vorsitzenden, Prof. Kurz (DDR), und seinen Stellvertretern, den Herren Rabary (F) und Schrade (CH), 18 Mitglieder und Berater aus Österreich, der Schweiz, der Bundesrepublik Deutschland, der DDR, Frankreich, Italien, Luxemburg, und den Niederlanden teilnahmen; darunter Vertreter der Firmen Jouef, Märklin, PIKO, Lima und Rivarossi.
Die Norm NEM 310 — Radsatz und Gleis — wurde durch Werte der Spur 6,5 (Nenngröße Z) ergänzt und durch die Mitgliederversammlung des MOROP in Kraft gesetzt.
NEM 311 — Radreifenprofil —, Ausgabe September 1977, konnte verabschiedet werden und wird nunmehr dem Präsidenten zur weiteren Veranlassung zugeleitet. Außerdem beschloß der TA, NEM 312 — Räder — ohne Ersatz außer Kraft zu setzen, da für diese Norm keine Notwendigkeit mehr besteht.
NEM 313 — Wagenradsatz für Zapfenlagerung — und NEM 314 — Wagenradsatz für Spitzenlagerung — wurden verbessert und als Entwurf bestätigt. Eine neue Norm 315 — Radsatz für Antriebsachsen — wird vorbereitet. Die Revisionsvorschläge NEM 101 — Fahrzeugbegrenzungen —, NEM 102 — Lichtraumprofil — und NEM 201 — Fahrleitung — wurden in Arbeitsgruppen beraten; ebenso Vorschlag NEM 610 — Elektronik für Modelleisenbahnen — und NEM 020 (früher NEM 014) — Dampf- und Gartenbahnen, Spurweiten, Maßstäbe, Nenngrößen —.
Wieder aufgenommen wurden die Beratungen über NEM 359 — Kupplung für Nenngröße N —. Es gibt Varianten, der von der Firma Arnold verwendeten Form. Trotz der Schutzrechte, die auf dieser Kupplung liegen, wurde die Aufnahme als „Verbindliche Norm“ vorgeschlagen.
Ein von Prof. Kurz vorgetragener Vorschlag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, eine Halterung für auswechselbare Kupplungsköpfe (Röwa, Roco) zu normen, wurde zur Zeit nicht für zweckmäßig gehalten.
Während des Kongresses bot sich Gelegenheit, vor allem neues rollendes Material der Italienischen Staatsbahn (FS) und die im Bau befindliche „Direttisima“ Florenz—Rom kennenzulernen; außerdem den Ablaufbetrieb eines der Mailänder Verschiebebahnhöfe (Milano-Certosa).
Außerordentlich eindrucksvoll waren die Besichtigung der Modelleisenbahn-Sammlung von Herrn Dr. Maggi in Monza und der Besuch der Firma Rivarossi, Como, den Herr Alessandro Rossi, Chef der Firma, Gründungsmitglied des MOROP und langjähriges Mitglied des TA, den Kongreßteilnehmern ermöglichte.
Prof. Kurz konnte anläßlich der Beratungen die Vertreter der Firmen Jouef und Lima begrüßen, die erstmalig teilnahmen und aktiv mitarbeiteten.
Er dankte den italienischen Freunden, insbesondere Herrn Veronese, für die Mühe, die sie mit den Vorbereitungen und der Durchführung der Beratung hatten. Die nächste Zwischentagung findet vom 26. bis 28. Mai 1978 in Jenbach (A) statt.

Prof. Dr. Kurz, Radebeul

Einknopf-Bedienung für Weichen des VEB Modellgleis- und Werkzeugbau

Für die H0-Anlage unserer außerschulischen Arbeitsgemeinschaft wurde von den Schülern der 10. Klassen, die in der AG tätig sind, der Gedanke aufgeworfen, die Schaltung der bei uns verwendeten Weichen der ehem. Fa. Pilz über nur einen Bedienknopf vorzunehmen.
Da unserer AG genügend Relais zur Verfügung standen, wurde die als Zeichnung beigestellte Schaltung entworfen und verwirklicht.
Für jede Weiche werden zwei Relais und ein Elektrolytkondensator (5000 µF — 25/30 V) benötigt. Wir verwendeten RFT-Flach-Steck-Relais mit Spulen für 24-V-Gleichstrom. Der Gesamtspannungsbedarf wird gleichstromseitig einem Fahrtrafo entnommen; die Spulen für 24 Volt arbeiten bei etwa 15-V-Gleichstrom einwandfrei. Die Größe des eingebauten Kondensators ermittelten wir durch Versuche, entsprechend der gewünschten Abfallverzögerung der von uns verwendeten Relais. Die Rückmeldung erfolgt unabhängig; sie zeigt auch das Umstellen der Weichen von Hand an.
Die eingezeichneten freien Kontakte der Relais verwenden wir für Fahrstraßenschaltungen usw.
Eine vollständige Sicherungstechnik ist zeichnungsmäßig und die ersten Bausteine sind auf elektronischer Grundlage fertiggestellt. Doch hiervon gibt es in einem späteren Bericht mehr zu berichten.

Hans Hennings (DMV), Schwaan



WISSEN SIE SCHON...

● daß vor Jahrzehnten die Feuerwehr ihre Gerätschaften teilweise auf dem Schienenwege transportierte? Unser langjähriger Leser Helmut Siegel gelangte im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit, er ist Ingenieur der Feuerwehr, zu dem von uns abgebildeten Foto. Das Foto entstand etwa in den Jahren 1919 bis 1920 und zeigt eine Lafettenspritze auf einem Rollbock, welcher von einer Lok mit der sächsischen Betriebsnummer 133 gezogen wird (neue Betriebsnummer 99 540). Aufgenommen wurde dieses Foto auf dem Bahnhof Jöhstadt/Erzgeb. Repro und Text: H. Siegel, Neundorf

● daß in Lissabon die U-Bahn „Metro" genannt wird? Derzeit werden in der portugiesischen Hauptstadt zwei Linien mit insgesamt 20 Stationen betrieben. Die regelspurigen Triebwagen werden von oben über eine dritte Schiene mit 750-V-Gleisspannung versorgt. Zum Einsatz kommen 84 vierachsige Triebwagen (Allachsantrieb) z. T. aus portugiesischer Produktion. Jeder Wagen kann auch einzeln verkehren, wobei sie aber nur einen Führerstand besitzen und deshalb schon immer mindestens zwei Triebwagen zu einem Zug gekuppelt werden. Trotz eines inzwischen auf 450 Centavos (= etwa 40 Pfennige) angehobenen Einheitsfahrpreises ist der Fahrgastandrang so groß, daß stets (während der täglichen Betriebszeit) alle Sitz- und auch Stehplätze mehr als ausgelastet sind. Eine Verdichtung der Zugfolge ist allerdings nicht möglich. Bei der Metro werden deshalb seit einigen Monaten statt der früher üblichen Zwei-Wagen-Züge jetzt überwiegend Vier-Wagen-Züge eingesetzt, obwohl nicht alle Bahnhöfe die entsprechende Bahnsteiglänge haben. Ein Teil der Wagen bleibt heute noch (an der Verlängerung der Stationen wird gearbeitet) auf 7 von 20 Stationen im Tunnel stehen. Die Passagiere werden durch Hinweise auf den Bahnhöfen und im Zug auf dieses Provisorium hingewiesen. Sch.

● daß die Amerikanische National Railroad Passenger Corporation (AMTRAK) Vergleiche zwischen europäischen und amerikanischen Lokomotiven anstellt?
Auf Grund dessen wurden von der AMTRAK bisher eine französische Zweisystemlok vom Typ CC 21000 und eine weitere Lok aus Schweden zu Versuchszwecken gemietet. Nachdem die CC 21000 den gegebenen Bedingungen (11 kV, 25 Hz, Mittelpufferkupplung) angepaßt wurde, verkehrt sie 1977 im planmäßigen Reisezugdienst auf der Strecke New York—Washington und wird dort eingehend getestet. Schi.

Lokfoto des Monats

Seite 311

Die dieselhydraulische 330-PS-Schmalspurlokomotive wurde 1966 vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx" in Potsdam-Babelsberg erbaut und ist der Prototyp, der für die Indonesische Staatsbahn (PNKA) gelieferten Lokomotive V 30 C (1067 mm Spurweite). Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1967 wurde sie erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Erprobung dieser Lokomotive erfolgte auf der Harzquerbahn, wobei die Lok auf 1000-mm-Spur umgerüstet wurde. Nach erfolgreichem Test verblieb die Lok in der DDR und wurde dann als BR 103 901 bei der Harzquer- und Brockenbahn in Dienst gestellt.
Die V 30, Achsanordnung C, hat Stangenantrieb mit einer Blindwelle und ist für den Rangierdienst sowie leichte Überführungsfahrten bestimmt. Die 103 901, die nach kurzer Betriebszeit in 199 301 umnumeriert wurde, erhielt, wie die Regelspur-Neubau-Rangierlokomotiven, einen orangenen Farbanstrich. Außerdem unterscheidet sich die Lok von den Serienlokomotiven durch andere Lampen, eine andere Zug- und Stoßvorrichtung und eine geringere Anzahl von Kühlrippen in den doppelseitigen Klappen des Vorbaus.

Technische Daten (V 30):

Länge	8020 mm
Breite	2920 mm
Höhe	3520 mm
Dienstmasse	30 t
Achslast	10 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Dauerfahrgeschwindigkeit (min.)	4,5 km/h
Nenndrehzahl	1500 min⁻¹

H. W.

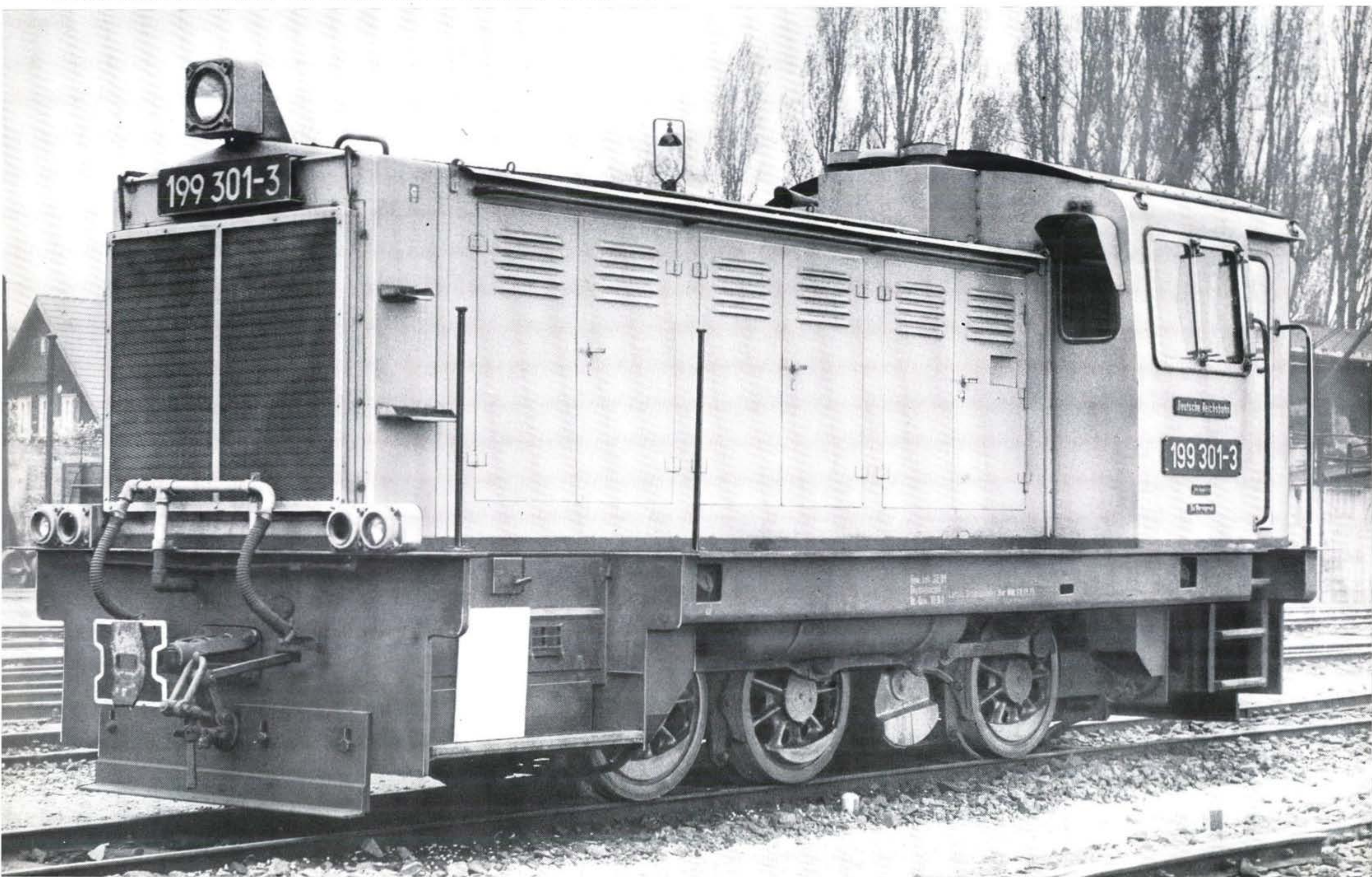
In eigener Sache...

Wir (transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Lektorat 12, 108 Berlin, Französische Str. 13/14) beabsichtigen, in mehreren Bänden unserer neu eröffneten Reihe „transpress Verkehrsgeschichte", auch das schwierige Gebiet der Schmalspurbahnen Sachsens aufzunehmen. Dieses Sachgebiet ist insofern schwierig, da zwar viele Enthusiasten Details (Dokumente, Zeichnungen, Bilder, Stiche, Fotos usw.) gesammelt haben, diese Einzelheiten allein aber noch kein zusammenhängendes Bild für eine druckreife Veröffentlichung ergeben.
Wir bitten daher alle Modellbahnfreunde und Freunde der Eisenbahn, die sich als Autoren oder Materialzulieferer (alle Originalunterlagen gehen nach Veröffentlichung selbstverständlich an den Lieferanten zurück) betätigen wollen, sich bei uns (Anschrift siehe oben) zu melden. Wir wollen uns dann Anfang Dezember in Leipzig treffen, um dort Einzelheiten und den weiteren Werdegang zu bereden.

Fritz Borchert (Lektorat 12)

Dieselhydraulische Schmalspurlokomotive der DR, Baureihe 199 301 (1000-mm-Spurweite) Maßstab 1:87 (1:1 für $H0_m$)

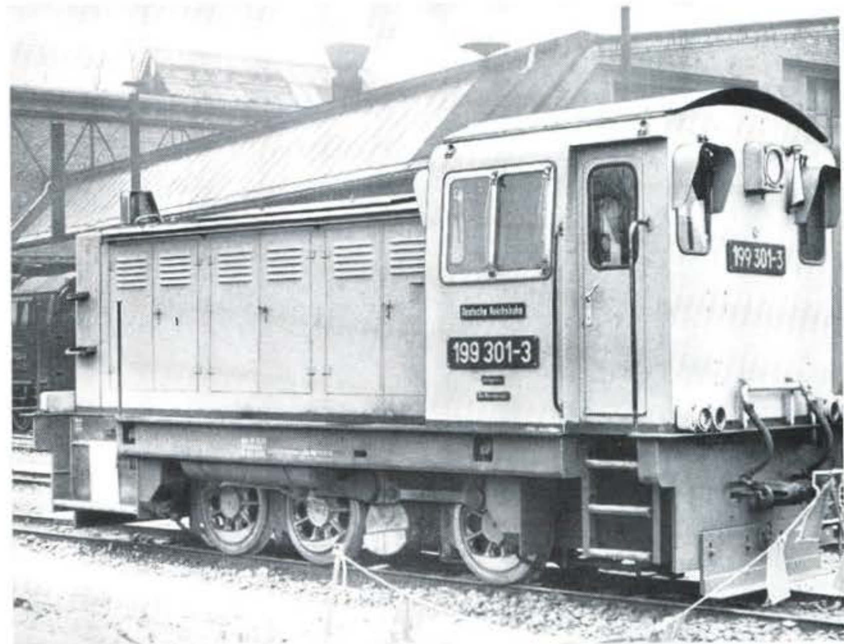
Dieselhydraulische Schmalspurlokomotive (Spurweite 1000 mm) der DR, Baureihe 199 301





LOKBILDARCHIV







Die dieselhydraulische Schmalspurlokomotive — ein Einzelstück bei der Deutschen Reichsbahn
(Ein Bild zeigt die Ausführung für die Indonesische Staatsbahn!)

Fotos: Horst Winkelmann, Zwickau

Ing. GÜNTHER FIEBIG (DMV), Dessau

Die Eilzugwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Bis etwa zum Jahre 1928 war bei der DRG durch die Beschaffung von zweiachsigen Reisezugwagen in Abteilbauart als BC- und D-Wagen und in Durchgangsbauart als Bi-, BCi-, Ci- und Di-Wagen der größte Nachholebedarf weitgehend abgedeckt worden. Etwa 1925 setzte dann die Beschaffung neuer Schnellzugwagen für den Reisezugdienst ein. 1928 ließ die damalige DRG einen neuen Reisezugwagentyp entwickeln und bezog zu dieser Zeit eine Reihe Versuchs- oder Probewagen von verschiedenen Waggonbaufirmen. Diesen waren dazu die Hauptparameter vorgegeben worden, wodurch sich diese Wagen sehr ähnlich waren und bereits die Hauptmerkmale der späteren Serienwagen hatten. Das Neue dieser Wagen war — und dies sind auch die uns heute noch geläufigen Kennzeichen dieser Wagen — die genietete Ausführung von Rahmen und eisernem Wagenkasten, die Verwendung von Drehgestellen der Bauart „Görlitz III leicht" mit 3000-mm-Achsstand, das an den Wagenenden eingezogene Dach, die Anordnung von 2 Türen je Wagenende und Seite sowie die offenen Wagenübergänge.

Die Versuchswagen, deren wichtigste Daten in der Tabelle zusammengefaßt sind (soweit sie beim Verfasser vorlagen), unterschieden sich in der Innenausstattung, in der Abteilanordnung, in der Sitzplatzteilung und in der Anzahl der Sitzplätze. Als Besonderheit ist festzuhalten, daß auch die BC4i-Wagen 8 Türen hatten. Nur der B4i-Wagen besaß 4 Türen.

1930 setzten der Bau und die Lieferung der Serienwagen dieser vierachsigen Eilzugwagen ein. Aus der Vielzahl der bei den Versuchswagen vorhandenen Varianten der Innenausstattung und -einrichtungen war die für den Reisenden ungünstigere gewählt worden. So hatte sich die DRG für folgende Sitzplatzteilung entschieden: in der damaligen 2. Klasse (B) die Teilung 1 + 3 und in der damaligen 3. Klasse (C) 2 + 3. Damit war die qualvolle Enge der Wagen älterer Bauarten beibehalten worden. Der BC4i-Wagen erhielt nur noch 6 Türen, das heißt, an den B-Hälften waren je Seitenwand nur noch eine Einstiegtür, an den C-Seiten dagegen je 2 Türen vorhanden. Die C4i-Wagen führte man wiederum achttürig aus. Jede Wagengattung hatte die gleichen Abmessungen, die gleiche Teilung und Anzahl der Sitzplätze. Ein Kuriosum all dieser Wagen war das in Wagenmitte gelegene abschließbare Abteil, das verschlossen, den Durchgang durch den Wagen für den Reisenden unmöglich machte. Ansonsten wurden die Abteile durch halbhohe Seitenwände gebildet, lediglich die Einstiegräume waren durch hohe Wände vom Fahrgastraum getrennt. Der Erfolg dieser Eilzugwagen, es waren in relativ kurzer Zeit über 1800 Wagen in den Bestand der DRG übernommen worden, sprach für sich. Die Reisenden befriedigte in der damaligen Zeit der gebotene Reisekomfort und die Reichsbahn verzeichnete bedeutend geringere Unterhaltungskosten. In den Veröffentlichungen war davon die Rede, daß diese neuen Wagen innerhalb kurzer Zeit alle älteren Reisezugwagen, vor allem die preußischen Abteilwagen, verdrängen werden. Nur wenige Eilzugwagen haben jedoch diese Abteilwagen tatsächlich überlebt!

Ab 1932 wurde die Beschaffung von zweiachsigen Reisezug-

Bild 1 Ein C4i-Wagen nach Auslieferung

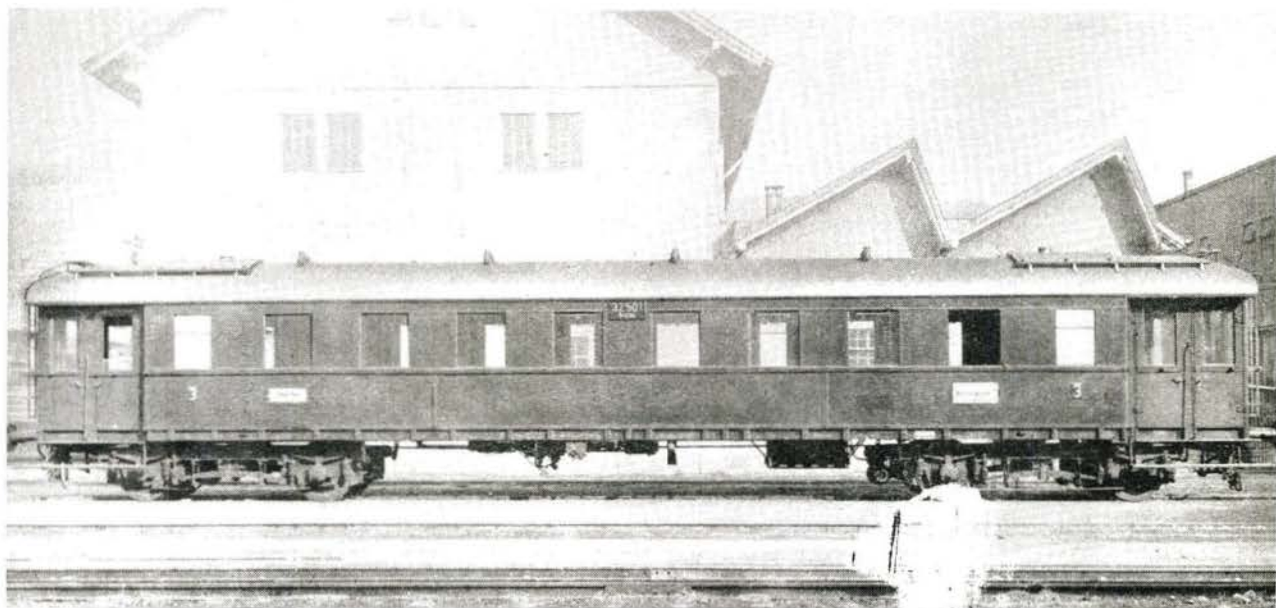


Bild 2 Maßskizze der Versuchsausführung BC4i-28

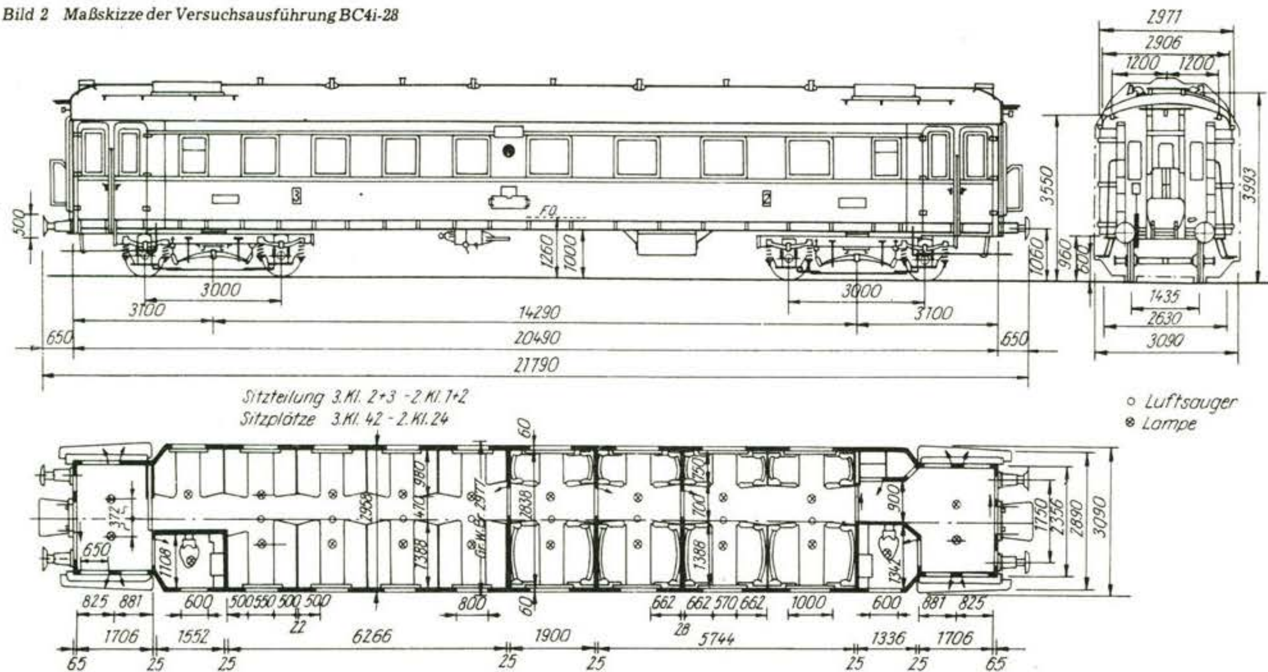


Bild 3 Maßskizze des Serienwagens B4i-30

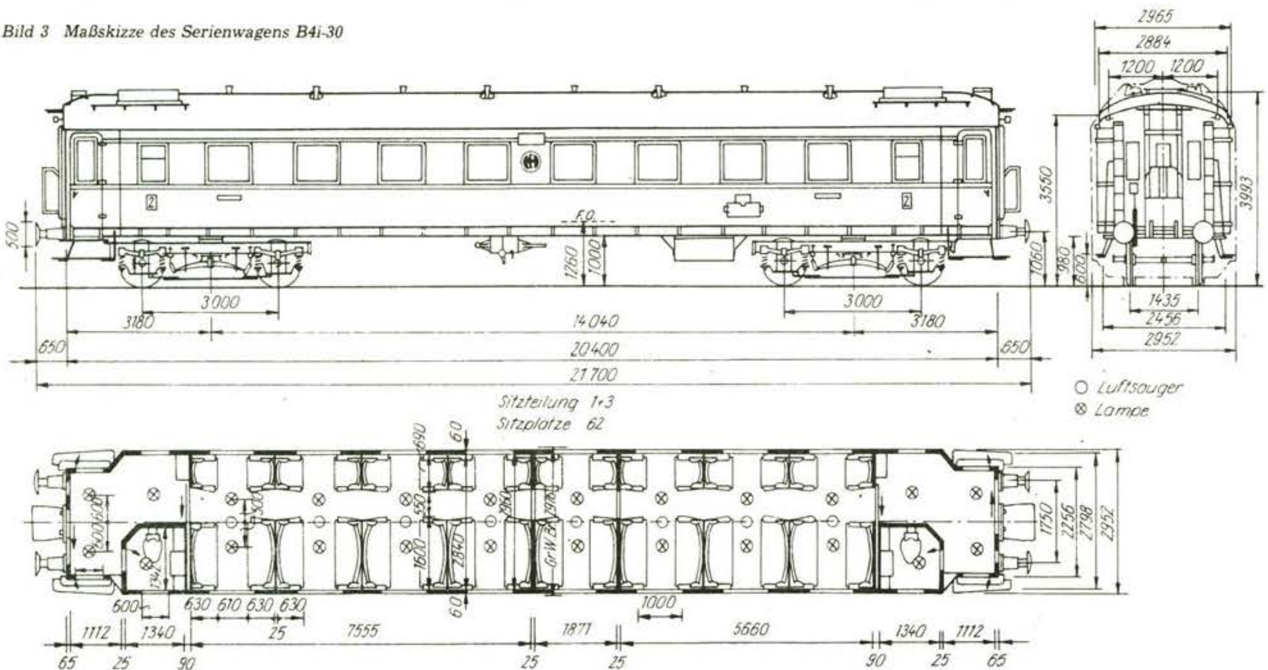


Tabelle: Die wichtigsten Parameter der Eilzugwagen der DRG 1)

Gattung	Länge üb. Puffer mm	Länge des Wagenkast. mm	Sitzteilung 2. Klasse	Sitzteilung 3.	Anz. d. Sitzpl. 2. Klasse	Anz. d. Sitzpl. 3.	Anz. d. Abt. 2. Klasse	Anz. d. Abt. 3.	Abgeschlossene Abt. Anzahl	Abgeschlossene Abt. Kl.	Anzahl der Türen	Bemerkgn.
BC4i 28	21 790	20 490	1 + 2	2 + 3	24	42	4	4 1/2	1	2.	8	Probewagen
BC4i 28a,b	21 790	20 490	1 + 2	2 + 3	24	42	4	4 1/2	2	2.	8	
BC4i 28c	21 790	20 490	1 + 2	2 + 2	24	36	4	4 1/2	2	2.	8	
C4i 28	20 685	19 385 —	2 + 3	—	86	—	8 2/2	1	3.	8		
C4i 28a	20 685	19 385	—	2 + 2	—	72	—	8 2/2	1	3.	8	
B4i 29	21 790	20 490	1 + 3	—	62	—	8	—	1	2.	4	
B4i 29a	21 430	20 040	0 + 3	—	48	—	8	—	1	2.	4	
BC4i 29	21 660	20 360	0 + 3	0 + 4	24	36	4	4 1/2	1	2.	6	
BC4i 29a	21 150	19 850	0 + 3	2 + 3	24	40	4	4 1/2	1	2.	6	
C4i 29	21 510	20 210	—	0 + 4	—	72	—	9	1	3.	8	
C4i 29a	20 960	19 660	—	2 + 3	—	86	—	8 2/2	1	3.	8	
B4i 30	21 700	20 400	1 + 3	—	62	—	8	—	1	2.	4	Serienwagen
BC4i 30	21 960	20 660	0 + 3	2 + 3	18	42	3	5 1/2	1	3.	6	
C4i 30	21 960	20 660	—	2 + 3	—	84	—	8 2/2	1	3.	8	2)
BC4i 35	21 035	19 735	0 + 3	2 + 3	24	36	4	3 2/2	—	—	6	3)
C4i 35	20 860	19 560	—	2 + 3	—	79	—	7 3/2	1	3.	8	

1) Angabe der Klassen nach dem bis 1950 gültigen System
2) Unterbauarten, wie C4ia,b usf. nicht aufgeführt, da nur Unterschiede in Bremsausrüstungen, gesickten Seitenwänden oder anderem vorhanden gewesen
3) Seitengänge in 2. Klasse-Hälfte und abgeschlossene 2.-Klasse-Abteile

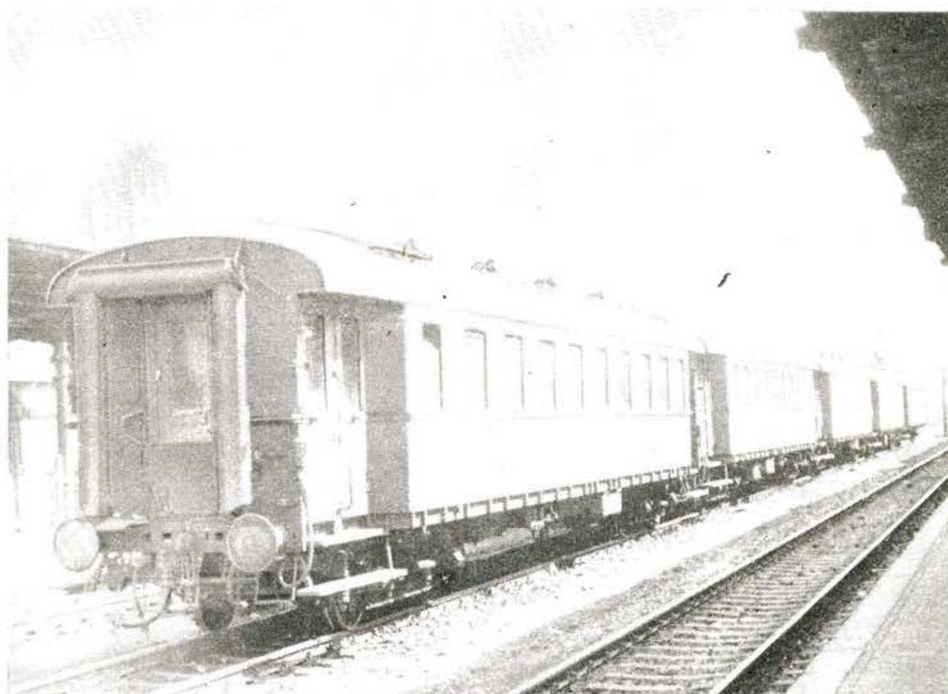


Bild 4 Ehemalige Eilzugwagen der DR (z. Z. der Aufnahme eingesetzt im Raum Stendal)
Foto, Fotobeschaffg., Zeichnungen: Verfasser

wagen für Hauptbahnen eingestellt. Den neuen Bestellungen an Eilzugwagen, die ja die Personenwagen überhaupt werden sollten, gingen neue Versuchswagen voraus. Einige dieser Wagen erhielten völlig geschweißte Wagenkästen, andere eine geänderte Bremsausrüstung, wieder andere gepolsterte Sitze auch in der 3. Klasse, wie auch andere Abteilanordnungen versuchsweise ausgeführt wurden. Ab 1935 erfolgte dann die serienmäßige Lieferung der neuen Eilzugwagen. Es wurden nur noch BC4i- und C4i-Wagen in Schweißkonstruktion gebaut. Die weiterentwickelten Drehgestelle trugen die Bezeichnung „Görlitz III leicht mit vierfacher Federung" und trugen zur besseren Laufruhe auch bei hohen Geschwindigkeiten bei. Die Abteile der 2. Klasse waren jetzt durch Seitenwände mit Schiebetüren vom Seitengang abgeteilt. In dieser Form wurden dann diese Wagen bis 1943 geliefert; davon eine größere Anzahl bereits mit Faltenbalgübergängen, also als BC4ü-Wagen. Ab 1939 erhielten auch die Eilzugwagen im Zuge des extremen Leichtbaus seitliche Schürzen unter den Wagenkästen. Bekannt ist auch die versuchsweise Ausführung einiger weniger Wagen mit gesickten Seitenwänden. Die zuletzt während des 2. Weltkriegs gelieferten Wagen erhielten gar keine Inneneinrichtung mehr, um sie bei Indienststellung als Lazarettwagen einsetzen zu können. Ein großer Teil der Eilzugwagen wurde während des Kriegs zerstört oder ging verloren. Die nach Ende des 2. Weltkriegs noch vorhandenen Eilzugwagen erhielten sowohl bei der DB, wie auch bei der DR Faltenbalgübergänge, um den knappen Bestand an Schnellzugwagen aufzustocken. Heute sind nur noch wenige Wagen davon im Reisezugdienst eingesetzt; ein kleiner Teil ist als Bahndienstwagen wiederzufinden. Durch die laufenden Reparaturen und Umbauten sind viele ihrer ursprünglichen Merkmale verlorengegangen. Für den Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner bleibt, daß diese Wagenbauart allseitig verwendbar ist und in alle Arten von Reisezügen eingestellt werden kann. Ebenso sind alle damals im Reisezugdienst eingesetzten Lokomotiven vor solchen Zügen einsetzbar, wobei der Modelleisenbahner im Vorteil ist, der seine Modelle nach Vorbildern der damaligen Zeit (Epoche II) baut und betreibt.



Humor hat, wer trotzdem lacht!



(Vignetten: H. Schrade, Berlin)

Angeregt durch den Beitrag „Bauanleitung für einen Thyristor-Fahrstromregler“ in den Heften 6/77 und 7/77 unserer Fachzeitschrift, schrieb uns Herr Peter Sommer aus Magdeburg folgendes:

„In der AG 7/22, deren Vorsitzender ich bin, haben wir bei der Konzipierung unserer Gemeinschaftsanlage anfangs auch über die Möglichkeiten des Einsatzes elektronischer Bauelemente diskutiert und sind dabei zu dem Schluß gekommen, daß es für unsere Belange nicht sinnvoll ist, solche Bauelemente zu verwenden. Erstens ist es häufig eine Frage der Kosten (der Thyristor-Fahrstromregler dürfte nach meiner Schätzung etwa 150 Mark kosten; dafür bekommen wir 2 Stück FZ 1), und zweitens müssen wir davon ausgehen, daß die Anlage von Jugendlichen eigenverantwortlich bedient werden muß, ohne daß immer ein Fachmann dabei ist, der Defekte mit der gebotenen Sachkenntnis schnell beheben kann.

Wenn man sich solche Vorschläge ansieht, wie sie z. B. mal in dem Faltblatt ‚Transistorelektronik für Modelleisenbahnen‘ veröffentlicht wurden, dann drängt sich die Frage auf, ob die ‚Elektronisierung‘ der Modelleisenbahn oder die Modelleisenbahn der „Elektronisierung‘ dient. Nichts gegen Baugruppen wie Blinkgeber o. ä., doch solche umfangreichen Aufbauten, wie der von Freund Dahl vorgeschlagene Fahrstromregler, schießen m. E. über das Ziel hinaus. Ich glaube kaum, daß auch nur ein Modelleisenbahner so etwas nachbaut, zumal wir ja auch nach dem ökonomischen Effekt fragen müssen. Soweit meine Auffassungen zum Thema ‚Modelleisenbahn und Elektronik‘, ich würde mich freuen, wenn meine Darlegungen den Anstoß zu einer Diskussion gäben und Initiativen auslösen würden, die zur Entwicklung praktikabler und für viele Modelleisenbahner nachbaubarer elektronischer Baugruppen führen.“

Zum gleichen Thema teilte Herr Otto Voigt aus Berlin der Redaktion in einem Brief u. a. folgendes mit:

„Ich bin seit Jahren ernsthafter Leser der Zeitschrift ‚Der Modelleisenbahner‘ und konnte schon viele Hinweise beim Bau und Betrieb von H0-Anlagen und neuerdings N-Anlagen mit Erfolg realisieren. Die Elektronik belebt nun auch (endlich) die Modellbahntechnik!

Die Bauanleitung für einen Thyristor-Fahrstromregler dürfte allgemein großes Interesse finden; auch ich beabsichtige, die wertvolle Anregung zu verwirklichen.“

Dies sind nur zwei Auszüge aus Leserbriefen, die erst kürzlich in der Redaktion eingingen und das „Für“ und „Wider“ der Problematik „Elektronisierung und Modellbahn“ beinhalten.

Wie denken andere Leser und Arbeitsgemeinschaften darüber? Wie stehen unsere Leser zu der Frage einer Veröffentlichung von leichter faßlichen Elektronik-Beiträgen, die den Leser in diese Problematik einführen? Welche Meinung haben die Leser dazu, daß die Fachzeitschrift sowohl dem Anfänger als auch dem Versierten etwas bieten soll?

Zu diesen Problemen bittet die Redaktion um öffentliche Diskussion, auch im Hinblick darauf, was auf der 6. Tagung des Zentralkomitees der SED zur Frage Elektrotechnik/Elektronik zum Ausdruck kam. Interessant wäre es auch, die Meinungen der Modellbahnindustrie, der entsprechenden Kommission des DMV und anderer, z. B. des Handels, zu erfahren!

✧

Eine Richtigstellung zum Titelbild des Heftes 5/77 überließ uns Herr Günter Peterhänsel aus Dresden zur Veröffentlichung:

„Es ist schön, einmal ein Bild des Vorbilds mit einer modernen WÜSA zu sehen. Der Leser sollte jedoch dann im Bildtext nicht irregeführt werden.

Es handelt sich hier um die elektrische Anrufschrankenanlage Typ eAS 63 vom VEB WSSB (Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin) am früheren Posten 12 der Strecke Annaberg—Flöha zwischen Bf Wolkenstein und Hp Warmbad; sie ist nicht zugabhängig, sondern wird auf Anruf eines Wegbenutzers (nach dessen Knopfdruck ertönt in der Fernbedienungsstelle ein Wecker) vom Wärter des Hp Warmbad geöffnet (Fernbedienung bis zu etwa 3 km, akustische Überwachung und Verständigung mittels Wechselsprechanlage), wenn sich zwischen den o. g. Betriebsstellen keine Zugfahrt befindet.“

Wir danken Herrn P. für diese aufschlußreiche Berichtigung.



Unser Beiratsmitglied Herr Günter Fromm aus Erfurt bat die Redaktion, folgendes zu veröffentlichen:

„Zu dem im ME 5/77 von mir erschienenen Beitrag ‚Reisezug- und Güterwagen der Eisenbahnepoche I‘ erhielt ich bezüglich Farbgebung der Fahrzeuge der früheren Oberschlesischen Eisenbahn von Herrn Hans Hanke aus Bad Gottleuba (Mitglied der ZAG Dresden) einen Brief, dem ich folgendes entnehme: ‚Die Reisezugwagen der früheren Oberschlesischen Eisenbahn hatten, wie in Preußen, folgende Anstriche: Dach und Unterbau schwarz, 1. Klasse hellgrün mit Streifen unter dem Dach, 2. Klasse hellgrün, 3. Klasse dunkelgrün, 4. Klasse grau.

Güterwagen waren rotbraun, gedeckte Wagen auch grau und weiß.‘

Herr H. entstammt einer alten Eisenbahnerfamilie aus dem früheren Neustadt (Oberschlesien) und hat die Angaben aus geretteten Aufzeichnungen seines Großvaters.“



Ergänzend zu den Veröffentlichungen in den Heften 2 und 6/77 betreffs einer Schmalspurbahn auf der Insel Hiddensee erhielten wir zwei Zuschriften von Lesern.

Herr Rolf Erker aus Panitzsch schrieb:

„Auch ich habe in den Jahren 1974 bis 1977 eine Schmalspurbahn entdeckt. Freilich beträgt die Gleislänge dieser wohl mit einer Spurweite von 600 mm betriebenen Feldbahn kaum einen Kilometer. Die Bahn dient einer Baufirma, die sich mit dem Küstenschutz an der Westseite der Insel Hiddensee zwischen Vitte und Kloster befaßt. An der Seeseite des Deichs werden vom Fußpunkt des Deichs bis zu seiner Krone Fertigteile mit einem Portalkran verlegt. Diese Fertigteile werden aus Bruchsteinen und Beton in Stahlformen hergestellt und dann mit Teer übergossen. Auf Plattformloren werden die Steine von einem Lagerplatz nördlich von Vitte zum nahegelegenen Fertigungsplatz transportiert. Dieser Platz befand sich früher hinter der alten Windmühle von Vitte und ist jetzt zum Nordende gerückt. Von dort aus werden die vorgefertigten Elemente auf Loren mittels Diesellokomotiven, von denen ich zwei Stück beobachten konnte, über eine Rampe auf die Deichkrone befördert und dann dem Portalkran zugeführt.“

Und Herr Olaf Landgraf schrieb dazu:

„Da ich oft auf der Insel Hiddensee meinen Urlaub verbrachte, beschäftigte ich mich natürlich als Eisenbahnenthusiast mit der von Herrn Böhme ebenfalls beobachteten Schmalspurbahn. Sie wurde als Transportmittel für Fertigteile des zu bauenden Schutzwalls verwendet. Die Spurweite beträgt 600 oder 750 mm. Es existieren zwei blaue Diesellokomotiven des ehemaligen VEB Lokomotivbau Potsdam-Babelsberg und als Wagen mehrere flache Loren.“

Dipl.-Ing. BERND KUHLMANN (DMV), Berlin

Signale der ČSD — 3. Folge

Ersatzsignal

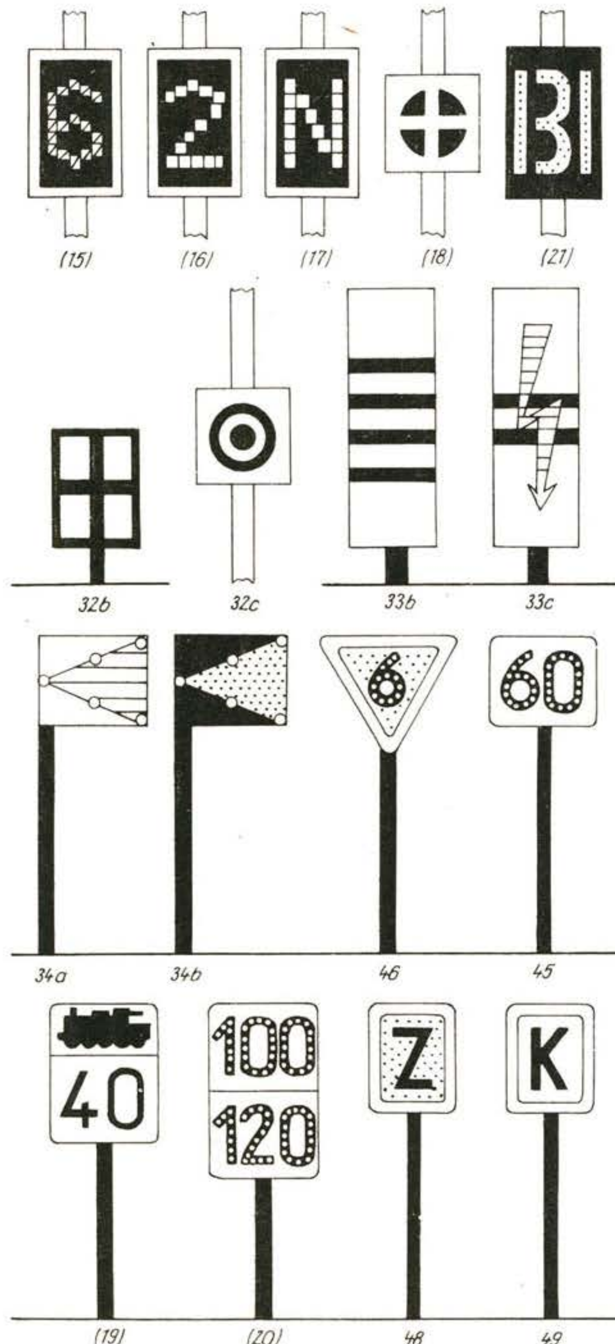
Signal 31: Ein Zug darf ohne Halt an einem „Halt" zeigenden Hauptsignal vorbeifahren; wie Signal Zs 1 der DR. Im anschließenden Weichenbereich darf die Geschwindigkeit 30 km/h nicht übersteigen.

Anzeiger an Masten von Ausfahrsignalen

(15): Gruppen-Ausfahrlichtsignal gilt für Gleis...
(16): Ausfahrlichtsignal erlaubt die Fahrt in Streckengleis... (wird nur auf Bahnhöfen angewendet, auf denen mehrgleisige Strecken beginnen).
(17): Ausfahrlichtsignal zeigt in die angegebene Richtung (nur auf Abzweigstellen und Abzweigbahnhöfen).
(18): Selbstabfertigung durch das Zugpersonal für den auf diesem Gleis stehenden Zug. Der Auftrag zur Abfahrt wird vom Zug- oder Triebfahrzeugführer gegeben. Diese Tafel ist an den Masten mancher Ausfahrsignale angebracht.
(21): Dieses Lichtsignal erscheint zusätzlich an allen Lichthauptsignalen (auch Einfahrsignalen), wenn statt der angezeigten 40 km/h nur 30 km/h zugelassen sind.

Vorsignaltafeln und Vorsignalbaken

Signal 32a: Kennzeichnung des Standorts eines Einfahrvorsignals von Bahnhöfen, es entspricht Signal So 3a der DR bzw. Signal Ne 2 der DB.
Signal 32b: Kennzeichnung des Standorts von Vorsignalen der anderen Betriebsstellen.
Signal 32c: Kennzeichnung des letzten automatischen Blocksignals vor Einfahrsignalen von Bahnhöfen bzw. des vorletzten automatischen Blockabsignals bei Vier-Abschnitts-Signalen.
Signal 33a: Ein Einfahrvorsignal von Bahnhöfen ist zu erwarten — wie Signal So 4 der DR bzw. Signal Ne 3 der DB.
Signal 33b: Ein Vorsignal von anderen Betriebsstellen ist zu erwarten.
Signal 33c: Ein Vorsignal eines Bahnhofs bzw. einer anderen Betriebsstelle ist zu erwarten, der bzw. die mit Fahrleitung überspannt ist.
Es werden jeweils vier Signale 33 aufgestellt, die auf Strecken bis 100 km/h Höchstgeschwindigkeit im Abstand von 100 m stehen. Die Entfernung zwischen Vorsignal und der ersten Vorsignalbake beträgt stets 75 m. Von allen drei Signalarten ist auch die bei der DR und DB gebräuchliche niedrige (Zwerg-) Form möglich.



Anzeiger für links vom Gleis stehende Signale

Signal 34a: Das zugehörige Hauptsignal steht links vom befahrenen Gleis.

Signal 34b: Das zugehörige Vorsignal steht links vom befahrenen Gleis.
Beide Signale werden nicht an Strecken aufgestellt, auf denen signalmäßige Linksfahrten möglich sind.

Signale für ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Signale für ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Die Signale 45 und 46 können gemeinsam an einem Mast angebracht sein, wenn eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung folgt.
Signal 46: Ein Geschwindigkeitsanzeiger ist zu erwarten, der eine niedrigere Geschwindigkeit vorschreibt (zehnfacher Wert der Kennzahl). Dieser Geschwindigkeitsvoranzeiger steht entsprechend dem Bremswegabstand (1000, 700 oder 400 m) 700, 500 oder 300 m vor Signal 45. Die schwarze Zahl des Signals 46 ist mit gelben Rückstrahlern belegt.
Signal 45: Geschwindigkeitsanzeiger. Er steht dort, wo die ständige Geschwindigkeitsbeschränkung beginnt. Die schwarze Zahl ist mit weißen Rückstrahlern ausgelegt. Gelten für Triebwagen und lokbespannte Züge unterschiedliche Geschwindigkeiten, wird nur der niedrigere Wert angezeigt.
(19): Die Geschwindigkeit darf auf den angegebenen Wert erhöht werden, wenn die Zugspitze an diesem Signal vorbeigefahren ist.
(20): Ist ab diesem Signal eine größere, aber für Triebwagen und lokbespannte Züge unterschiedliche Geschwindigkeit zugelassen, werden beide Werte angezeigt, wenn der Unterschied mindestens 10 km/h beträgt. Die obere Zahl gilt für lokbespannte Züge, die untere für Triebwagen.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 beachten!

Neugründung von Arbeitsgemeinschaften in:

684 Pößneck

Leiter: Herr Günter Schirmer, Str. d. 7. Oktober 16

482 Nebra

Leiter: Herr Peter Polzin, Karl-Liebknecht-Str. 6

9345 Pockau

Leiter: Herr Ulrich Möckel, Rudolf-Langer-Ring

2561 Hohen Luckow

Leiter: Herr Lutz Piepenburg, Bützower Str. 58
Zur Gründung von Arbeitsgemeinschaften melden sich Interessenten in:

2353 Putbus

bei Herrn Eberhard Höppner, Alleestr. 23

13 Eberswalde

bei Herrn Hartmut Gnauck, Eberswalde-Finow I, Max-Blanck-Str. 35.

Bezirksvorstand Berlin

Am 29. Oktober 1977 findet in der Geschäftsstelle des Bezirksvorstands Berlin, Invalidenstr., von 8.00—11.00 Uhr ein Lokschilder-Verkauf statt. Zum Verkauf werden angeboten: V-Lokschilder (V 60 und V 180) und in geringem Umfang Dampflokschilder der BR 52. Der Verkauf erfolgt nur gegen Barzahlung. Verpackungsmaterial bitte mitbringen! Fahrverbindung: Von den S-Bahnhöfen Friedrichstr. und Schönhauser Allee mit den Straßenbahnlinien 22 und 46.

AG 1/13 „Weinbergsweg" — Berlin

Der nächste Modellbahn-Tauschmarkt findet am 15. Oktober 1977 von 10.00—14.00 Uhr im Club der Werktätigen „Geog Lehnig", Berlin-Lichtenberg, Rupprechtstr. 7a, statt.

ZAG 3/12 Dresden — Gruppe Reick

Gesucht werden erfahrene Modelleisenbahner, die interessiert sind, im neuen Arbeitsraum der 45. Oberschule Dresden-Reick, Hülßestr., Schüler einer Modellbahn-AG auf Honorarbasis anzuleiten und darüber hinaus am Ausbau einer HO-Ausstellungs-Großanlage mitzuwirken; Meldungen an Herrn Dr. Wolfgang Jordan, 8021 Dresden, Hellendorfer Str. 8.

AG 3/57 — Rabenau, AG 3/50 — Dippoldiswalde

Am 30. Oktober 1977 findet eine Sonderfahrt von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf und zurück statt; Abfahrt in Freital-Hainsberg 8.30 Uhr, Fahrpreis 10,— M, einschließlich Verpflegungsbeutel. Zahlreiche Fotohalte etc. sind geplant. Zuschriften an Herrn Hans-Christoph Thiel, 821 Freital, Am Goetheplatz 5. Einsendeschluß: 20. Oktober.

AG 6/25 — Thalheim

Öffentliche Mitgliederversammlung der AG 6/25 am 10. Oktober 1977 in Wolfen — Haus der Jugend; Beginn: 18.00 Uhr. Anschließend Lichtbildervortrag „Triebfahrzeuge der ČSD — Teil II". Weiterhin ist bei Herrn Thomas Wedel, 7271 Mocherwitz, Nr. 26, eine Liste über Dia-Serien gegen 0,05 M Rückporto erhältlich.

AG 7/36 „Straßenbahn" — Magdeburg

Es werden angeboten: Festschrift 100 Jahre Straßenbahn Magdeburg (5,— M), Bildmappe 100 Jahre Straßenbahn Magdeburg (25 Pk, 5,40 M). Bestellungen an: Herrn Peter Raasch, 301 Magdeburg, Agnetenstr. 26b.

AG 8/9 „Freunde der Eisenbahn" — Rostock

Aufgrund der vielen Zuschriften zum Souvenir-Angebot im Heft 7/1977 ist die AG nicht in der Lage allen Wünschen nachzukommen. Einzelne Beantwortung der Bestellungen ist ebenfalls nicht möglich. Es wird um Verständnis gebeten.
Modellbahnausstellungen finden bei nachstehenden Arbeitsgemeinschaften statt:

AG 4/50 — Erfurt

Vom 7. bis 9. Oktober und 15. bis 16. Oktober 1977 in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft — Karl-Marx-Allee 59. Öffnungszeiten: jeweils 14—18 Uhr.

AG 4/33 — Erfurt

Vom 19. bis 20. November, 26. bis 27. November und 3. bis 4. Dezember 1977 in der Schmidtstädter Str. 39. Öffnungszeiten: jeweils 14—18 Uhr. Verkauf von Postkarten und Modellbahnartikeln.

AG 4/3 — Jena

Vom 15. bis 23. Oktober 1977 in der „Grete-Unrein-Schule" des VEB Carl Zeiß, Eingang Bachstraße (gegenüber den Kliniken). Am Samstag, dem 22. Oktober, Tauschmarkt mit Sonderverkauf von Fotos, Literatur und Souvenirartikeln. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15—19 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

AG 4/20 — Saalfeld

Vom 2. bis 9. November 1977 in der HOG „Zapfe" in Saalfeld. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.30—19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr. An diesen beiden Tagen finden ganztägig Farb-Dia-Tonvorträge statt.

Protestresolution

Wir Mitglieder der ZAG 4/2 Erfurt protestieren entschieden gegen die von der USA-Regierung geplante Massenproduktion von Neutronenbomben.
Es ist unfaßbar, daß nach den Schrecken der Atombombenabwürfe über Hiroshima und Nagasaki eine neue, unmenschliche Waffe, die Neutronenbombe, von der Kriegsmaschinerie der USA zum Einsatz gebracht werden soll.
Die Neutronenbombe der USA bedroht alle Völker der Welt und richtet sich gegen das wichtigste Menschenrecht, gegen das Recht zu leben.
Wir älteren Mitglieder, die durch den 1. und 2. Weltkrieg Vernichtungswaffen kennengelernt haben und auch unsere jüngeren Mitglieder, die dies nur vom Hörensagen her kennen, sind deshalb entschieden gegen diese furchtbare Waffe. Alle friedliebenden Menschen stehen geschlossen hinter dem Appell der kommunistischen und Arbeiterparteien gegen die Produktion der Neutronenbombe und kämpfen für die Einstellung des Wettrüstens. Für uns Mitglieder der ZAG ist der Friede das Wichtigste, deshalb fordern wir vom USA-Imperialismus das sofortige Verbot der Produktion der Neutronenbombe und anderer Waffensysteme. Nur so kann der Frieden erhalten und gesichert werden!

gez. Pretzsch
Vorsitzender der ZAG

Ing.-Ök. Journalist HELMUT KOHLBERGER (DMV), Berlin

Ein neues H0-Modell des VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau (EBM) — die Einheits-Tenderlokomotive der Baureihe 86 der DR

Der VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau (EBM) brachte jetzt zur Freude aller H0-Modellbahnfreunde ein neues Modell, eine BR 86, heraus. Diese Neuheit kam recht überraschend und war vorher nicht groß bekannt, und sie tauchte auch schon im Handel auf.
Bevor wir nun dieses neue Modell etwas näher betrachten, werfen wir zuvor erst wieder einen kurzen Blick auf das Vorbild, das übrigens schon im Rahmen unserer Reihe „Lokfoto des Monats" im Heft 12/1974 vorgestellt wurde.

Das Vorbild

Im Rahmen des Vereinheitlichungsprogramms für Triebfahrzeuge der ehemaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus den 20er Jahren war neben den Lokomotiven der Baureihen 24 und 64 auch die Tenderlokomotive der BR 86 mit einer Achslast von 15 Mp für den Dienst auf Nebenbahnen vorgesehen und dann auch gebaut worden. Man hatte ihr von diesen drei erwähnten Baureihen von vornherein das weiteste Aufgabengebiet zugedacht.
Die 1'D1'h2-Einheitstenderlokomotive der BR 86 (Betriebsgattung Gt 46.15) wurde erstmals im Jahre 1927 gebaut. Bis 1943 wurden von dieser Baureihe 750 Exemplare ausgeliefert, also eine recht stattliche Anzahl im Verhältnis zu anderen Baureihen.
Trotz ihrer Einreihung unter die Güterzugtenderlokomotiven hatte man ihr von vornherein vorwiegend den Dienst vor Personenzügen und gemischten Zügen auf Nebenbahnen mit längeren und größeren Steigungen zugedacht. So befanden sich auch bis in die jüngste Zeit hinein 86er im Einsatz im Erzgebirge, aber auch auf Usedom war sie anzutreffen.
Die Höchstgeschwindigkeit dieser Lokomotive beträgt 80 km/h. Das trifft für die Maschinen ab 86 336 zu, die mit einem *Krauss-Helmholtz*-Gestell ausgerüstet wurden, während die zuerst gebauten *Bissel*-Laufachsen hatten und daher nur für 70 km/h zugelassen waren.
Der Treib- und Kuppelraddurchmesser von 1400 mm läßt eine schnelle Beschleunigung zu, so daß die BR 86 dann auch auf Hauptbahnen, vor allem im Nahverkehr, ein Betätigungsfeld fand.
In der Waagerechten kann die Lokomotive Güterzüge von 635 t mit 70 km/h und in Steigungen von 7 ‰ Güterzüge von 390 t mit 50 km/h befördern. Für Reisezüge sind die entsprechenden Daten: In der Waagerechten 570 t mit 80 km/h und bei 25 ‰ 315 t noch mit 20 km/h. Die indizierte Leistung beträgt 1030 PS.

Das Modell

Es handelt sich nicht etwa um eine Entwicklung des VEB EBM, die auf seiner schon lange erhältlichen BR 64 aufbaut, wie man wegen der nahen Verwandtschaft der Vorbilder annehmen könnte. Vielmehr ist dieses Modell eine völlige Neukonstruktion, die nach moderneren Fertigungsmethoden erfolgte und daher auch heutigen Ansprüchen genügt. Das zeigt sich bereits rein äußerlich an der feinsten Ausführung und Detaillierung vieler Einzelheiten. Das Gehäuse wird durch eine M2-Schraube, die durch einen Dom führt, mit dem Triebwerksteil verbunden. Die Stromabnahme geschieht über die B-, C- und D-Achse mittels herkömmlicher Radschleifer. Beim Motor handelt es sich um die bekannte robuste Ausführung, die EBM auch bei anderen Modellen einsetzt. Die Antriebskraft wird durch ein Schnekken/Stirnradgetriebe übertragen. Ein relativ geräuscharmerLauf ist feststellbar. Als Beleuchtung wurde stirn- und tenderseitig eine Imitation in A-Anordnung in guter Nachbildung angebracht. Die *Heusinger*-Steuerung besteht aus Plaste, wie bei der BR 52[20]. Sie ist daher äußerst vorbildgetreu geraten, aber diffizil und daher bruchempfindlich. Das heißt aber nicht etwa, daß diese sich immer mehr durchsetzende Ausführungsweise dem normalen Modellbahnbetrieb nicht standhält. Das Äußere gewinnt durch Nachbildungen der Bremseinrichtung, durch die Gestaltung der Pufferbohlen usw. Die Beschriftung ist lupenrein. Die Fahreigenschaften sind gut; das Modell fährt entgleisungssicher, nicht einmal entgleiste auch nur eine Laufachse bei vielen Tests, selbst nicht an kritischen Gleisstellen. Die Treibräder haben vorbildgemäß die Gegenmassen. Das ist deshalb erwähnenswert, weil z. B. das Märklin-Modell dieser Baureihe (siehe Heft 6/1972, S. 165) das nicht aufweist.
Im Test ermittelten wir folgende Zugleistungen:
1:∞ = 20...22 Wagen
1:25 = 10 Wagen (in der Geraden)
1:30 = 12 Wagen (im Bogen).
Dabei kamen PIKO-Güterwagen (2achsig) zu je 60 p zum Einsatz. Die Geschwindigkeit ist überhöht, Haftreifen sind leider keine vorhanden, was sich zweifellos auf die Zugkraft auswirkt. Das Modell wiegt insgesamt 300 p. Zwar wurde im Rahmenoberteil vor dem Motor mit Antrieb ein Bleiballast angeordnet, ebenso noch ein kleinerer hinter dem Motor. Jedoch sind die Wasserkästen innen noch frei, wo sich leicht weiterer Ballast unterbringen läßt. Ein Radsatz mit Haftreifen wäre wünschenswert und würde die Zugkraft gewiß erhöhen.
Allerdings muß man dabei auch die Zugkraft des Vorbilds berücksichtigen. Dann entspricht das Modell ungefähr diesem. In der Waagerechten fördert das Vorbild, wie erwähnt, Güterzüge von 635 t. Das kommt etwa 22 beladenen 2achsigen Güterwagen gleich (à 28,5-t-Gesamtmasse). Und diese Leistung erbrachte auch unser Test beim Modell. In der Steigung jedoch kommt es nicht an das Vorbild heran (14 Wg. Vorbild, 10...12 Wg. Modell).
Insgesamt gesehen ist dieses neue EBM-Modell vorzüglich gelungen und wird bestimmt den Triebfahrzeugpark vieler Modellbahnfreunde bereichern.

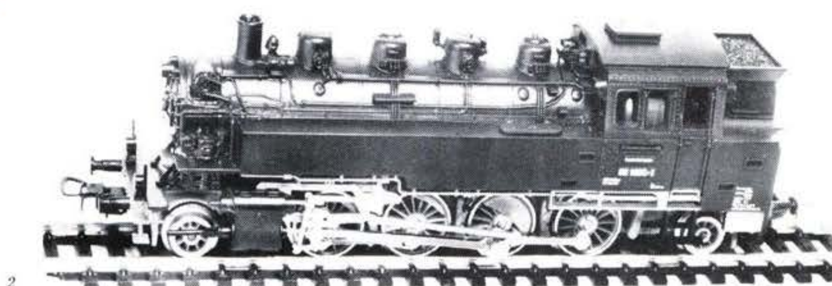
Vergleich einiger Hauptabmessungen (mm)

	Vorbild	H0	EBM	Märklin
Länge über Puffer	13 820	158,8	158,8	157,2
Höhe Schornstein üb. SO	4 165	47,9	48,0	47,5
Höhe Puffermitte üb. SO	1 025	11,7	12,0	14,0
fester Achsstand (Kuppelrd.)	5 100	59,0	60,0	58,5
Abstand A-Achse-Laufachse	2 600	29,8	29,5	30,8
∅ Räder Laufachsen	850	9,8	9,8	8,1
∅ Kuppelräder	1 400	16,1	16,1	16,0



1

Bild 1 Die Einheitstenderlokomotive 861389-5 der Deutschen Reichsbahn, ein Vorbild des H0-Modells


2

3

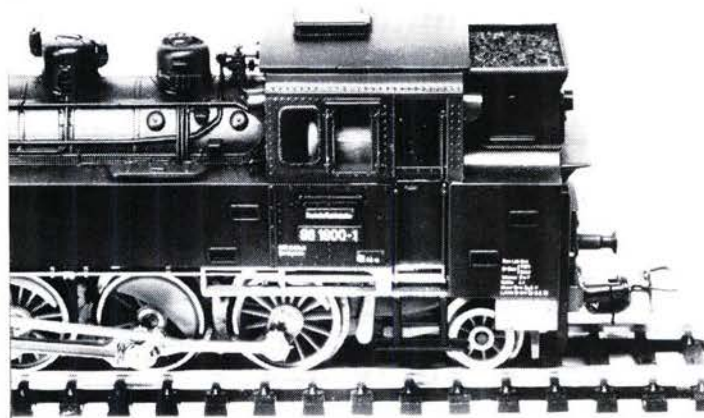
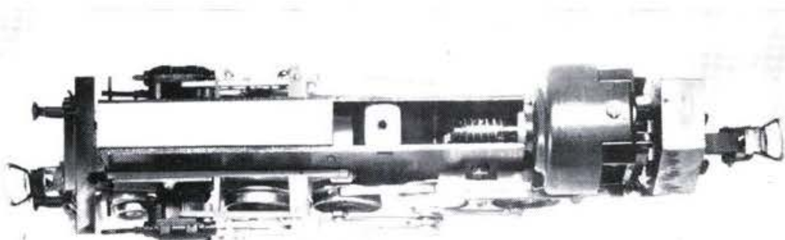


Bild 2 So vorbildgetreu, mit zahlreichen Details versehen, schaut das neue EBM-Modell aus. Man achte bitte auf die zierliche Heusinger-Steuerung, die unter dem Wasserkasten angesetzte Leitung und die vielen übrigen Einzelheiten!

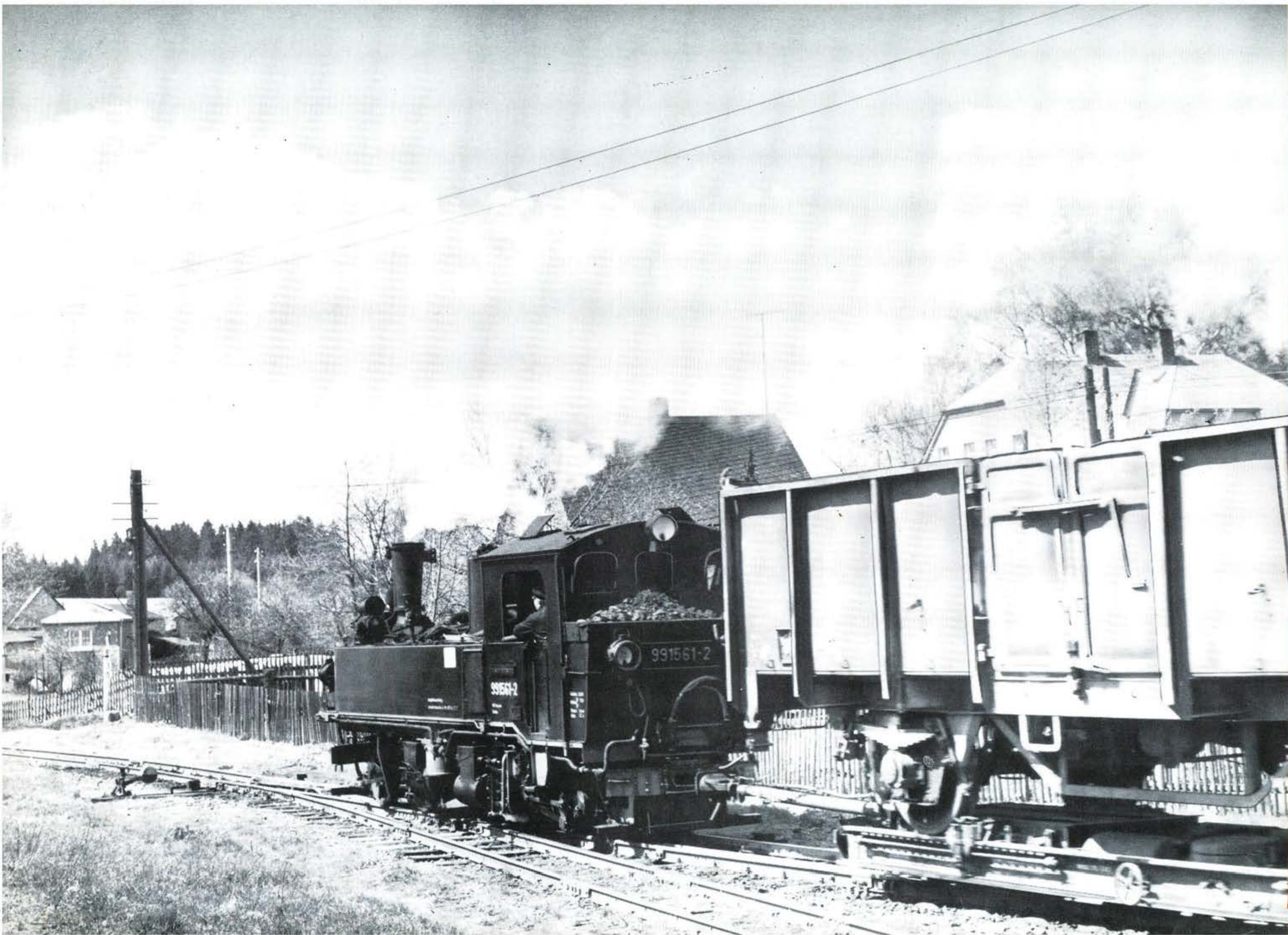
Bild 3 Auch dieses Ausschnittsfoto zeigt noch einmal deutlich die feine Ausführung des Gehäuses und die lupenreine Beschriftung

Bild 4 Ein Blick in das Innere des Modells: Der funktionelle Aufbau entspricht ganz den schon bekannten anderen Dampflokmodellen dieses Herstellers. Der robuste Standardmotor gibt über ein kombiniertes Schnecken-Stirnradgetriebe die Antriebskraft an das Fahrwerk ab. Zwischen den Rahmenwangen ist vorn ein Ballaststück untergebracht, während sich ein weiteres hinten im Kohlekasten befindet.

4



Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin (3)
Fritz Hornbogen, Erfurt (1)


991561-2
991561-2